യൂണിറ്റി

സോഷ്യലിസ്റ്റ് യൂണിറ്റി സെന്റർ ഓഫ് ഇന്ത്യ (കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്)
SUCI [C]
സംസ്ഥാന കമ്മിറ്റി മുഖപത്രം

മേയ് 2022 | വാല്യം 49 ലക്കം 2 | ചീഫ് എഡിറ്റർ: വി.വേണുഗോപാൽ | പേജ് 16 | വില 10.00 രൂപ

കെഎസ്ആർടിസിയെ സംരക്ഷിക്കുക

ശക്തമായ തൊഴിലാളി-ബഹുജന പ്രക്ഷോഭം പടുത്തുയർത്തുക

ലക്ഷക്കണക്കിന് സാധാരണക്കാരുടെ ഒരേയൊരു യാത്രാസംവിധാനമായ കെഎസ്ആർടിസി അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന അതീവ ഗുരുതരമായ പ്രതിസന്ധി തൊഴിലാളികളെ മാത്രമല്ല, മുഴുവൻ ജനങ്ങളെയും ആശങ്കയിലാഴ്ത്തിയിരിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്തെ പൊതുഗതാഗത രംഗത്ത് പതിറ്റാണ്ടുകളായി നിലകൊള്ളുന്ന പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം എന്ന നിലയിൽ കെഎസ്ആർടിസി നിലനിൽക്കണമെന്നും, സ്ഥാപനത്തിനുവേണ്ടി അഹോരാത്രം പ്രവർത്തിക്കുന്ന ജീവനക്കാരുടെയും പെൻഷൻകാരുടെയും പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കപ്പെടണമെന്നും ആത്മാർത്ഥമായി ആഗ്രഹിക്കുന്നവരാണ് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ.

ലാഭം മാനദണ്ഡമാക്കാതെ, ജനങ്ങളുടെ യാത്രാദുരിതങ്ങൾക്ക് പരിഹാരമുണ്ടാക്കണമെന്ന ഉയർന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് കെഎസ്ആർടിസിപ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നത്. രാത്രികാലങ്ങളിൽ വിദൂരഗ്രാമങ്ങളിലേക്കും രാപകലില്ലാതെ പ്രമുഖ പാതകളിലും സുരക്ഷിതയാത്ര പ്രദാനം ചെയ്തിരുന്ന ഈ സ്ഥാപനം നിർവ്വഹിച്ചിരുന്ന സേവനം വളരെ വലുതായിരുന്നു. യാത്രാആവശ്യങ്ങൾക്കായി പൊതുമേഖലാ സംവിധാനങ്ങൾ ഇല്ലാതിരിക്കുകയോ ദുർബ്ബലമായിരിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന വടക്കേ ഇൻഡ്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ സാധാരണജനങ്ങൾ നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങളും തദ്വാര സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുന്ന പിന്നോക്കാവസ്ഥയും രാജ്യത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക ആസൂത്രകർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. കെഎസ്ആർടിസിയുടെ തകർച്ച അത്തരമൊരു സ്ഥിതിയിലേക്ക് കേരളത്തെയും നയിക്കും.

ശമ്പളത്തിനായി പണിമുടക്കേണ്ടിവരുന്ന തൊഴിലാളികൾ

കെഎസ്ആർടിസിയിലെ 28,000ത്തോളംവരുന്ന ജീവനക്കാർ ശമ്പളം ലഭിക്കാൻ അതതു മാസം സമരംചെയ്യേണ്ട സ്ഥിതിയാണ് നിലവിലുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ രണ്ട് മാസങ്ങളിൽ യഥാക്രമം 12, 20ദിവസങ്ങൾ വൈകിയാണ് ശമ്പളംലഭിച്ചത്. മേയ് മാസത്തിൽ അഞ്ചിനുള്ളിൽ ശമ്പളം ലഭിച്ചില്ലെങ്കിൽ 6ന് പണിമുടക്ക് നടത്തുമെന്ന് ചില ട്രേഡ് യൂണിയനുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടും ശമ്പളം കൊടുത്തില്ല; പണിമുടക്ക് നടത്തിയിട്ടും ശമ്പളം കൊടുത്തിട്ടില്ല. കെഎസ്ആർടിസി തൊഴിലാളിയുടെ ശമ്പള സർട്ടിഫിക്കറ്റ്, ഒരു ധനകാര്യ സ്ഥാപനവും വായ്പ നൽകുന്നതിന് ഈടായിപോലും അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. ചുരുക്കത്തിൽ അതിന് ഓട്ടണയുടെ വിലപോലുമില്ലാതായിരിക്കുന്നു!

കെഎസ്ആർടിസിയിലെ ശമ്പളത്തിന്റെയും പെൻഷന്റെയും പ്രശ്നങ്ങൾ ഇതിനുമുമ്പും പലതവണ ഉയർന്നു വന്നിട്ടുണ്ട്. അപ്പോഴെല്ലാം ചർച്ചയാകുന്നത് കെഎസ്ആർടിസിയുടെ ദയനീയമായ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയാണ്. ഭീമമായ നഷ്ടത്തിന്റെ കണക്കുകൾ നിരത്തി, സർക്കാർ കനിഞ്ഞെങ്കിൽ മാത്രമേ ശമ്പളവും പെൻഷനും നൽകാൻ കഴിയൂവെന്ന് മാനേജ്മെന്റ് വിലപിക്കുന്നത് സ്ഥിരം കാഴ്ചയാണ്. കെഎസ്ആർടിസി ജീവനക്കാരും പെൻഷൻകാരും അവിഹിതമായതെന്തോ ആവശ്യപ്പെടുന്നതുപോലെയാണ് മാനേജ്മെന്റിന്റെ സമീപനം. ദിനംപ്രതി ഏതാണ്ട് 5.5കോടിയോളം രൂപ വരുമാനമുണ്ടാക്കിനൽകുന്ന തൊഴിലാളിയോട് ശമ്പള

(ശേഷം 7-ാം പേജിൽ)

എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) 75-ാം സ്ഥാപന ദിനം...

എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) പാർട്ടി 75-ാം സ്ഥാപന ദിനാചരണത്തോടനുബന്ധിച്ച് കൊല്ലം കുണ്ടറ കല്ലറയ്ക്കൽ ഹാളിൽ നടന്ന സമ്മേളനത്തിൽ കേന്ദ്ര കമ്മിറ്റിയംഗം സഖാവ് ജയ്സൺ ജോസഫ് പ്രസംഗിക്കുന്നു. പൊളിറ്റ് ബ്യൂറോ അംഗം സഖാവ് കെ.രാധാകൃഷ്ണ മുഖ്യപ്രസംഗം നടത്തി.(വാർത്ത പേജ് 12)

തൃക്കാക്കര ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പ്

കോർപ്പറേറ്റുകളെ വാനോളം വളർത്തുന്ന കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ നയങ്ങൾക്കെതിരെ വിധിയെഴുതുക

പണിയെടുത്തുജീവിക്കുന്ന കോടിക്കണക്കിനു സാധാരണജനങ്ങൾക്ക് മനുഷ്യോചിതമായ ജീവിതം അസാദ്ധ്യമാക്കുന്ന, അതിധനികരുടെ വളർച്ചയ്ക്കായി മാത്രം ആവിഷ്കരിക്കപ്പെടുന്ന കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ നയങ്ങൾക്കെതിരെ പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്തുക എന്നതാണ് രാജ്യത്തെവിടെയുള്ള ജനങ്ങളുടെ അടിയന്തര രാഷ്ട്രീയ കടമ. തൃക്കാക്കര ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പിലും ഈ കർത്തവ്യം പ്രതിബദ്ധതയോടെ നിറവേറ്റാനും അതിനു സഹായകരമായ വിധിയെഴുത്ത് നടത്താനും എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) മണ്ഡലത്തിലെ ജനങ്ങളോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

നരേന്ദ്ര മോദിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾക്കുവേണ്ടി മാത്രമാണ് രാപകൽ പണിയെടുക്കുന്നത്. രാഷ്ട്രത്തിന്റെ ആസ്തികൾ മുതലാളിമാർക്ക് തുച്ഛവിലയ്ക്ക് വിറ്റുമുടിച്ചും ജിഎസ്ടിയിലൂടെ കൊള്ളപ്പിരിവ് നടത്തി റിക്കാർഡ് സൃഷ്ടിച്ചും ഇന്ധനവില വർദ്ധനവിലൂടെ നിസ്സഹായരായ ജനങ്ങളെ കുട്ടക്കവർച്ചയ്ക്ക് വിധേയമാക്കിയും മുന്നേറുകയാണ് കേന്ദ്ര ഭരണം. ഒരു നേരം പോലും ഭക്ഷണം കഴിക്കാനില്ലാത്തവരുടെ എണ്ണം പതിനാലര കോടിയായി ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. ഭക്ഷ്യധാന്യങ്ങളുടെയും ഔഷധങ്ങളുടെയും ഉയരുന്ന വിലകൾക്ക് മുമ്പിൽ ജനങ്ങൾ പ്രജ്ഞയറ്റ് നിൽക്കുന്നു. കടം വാങ്ങിയും ഖജനാവ് മുടിച്ചും അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനത്തിന്റെ മറയിൽ കോടാനുകോടി രൂപ മുതലാളിമാരുടെ പണപ്പെട്ടിയിലെത്തിക്കുകയാണ് ബിജെപി ഭരണം. വായ്പ-ജിഡിപി അനുപാതം ശ്രീലങ്കയുടേത് 102 ശതമാനമായപ്പോൾ സംഭവിച്ച ദുരന്തങ്ങൾ നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ ശിരസ്സിലും താമസംവിനാ പതിക്കും. കാരണം ഇൻഡ്യയുടെ വായ്പ-ജിഡിപി അനുപാതം 74 ശതമാനമാണ്. കോൺഗ്രസ്സ് തുടക്കം കുറിച്ച നയങ്ങൾ ബിജെപി തീവ്രമായി നടപ്പാക്കുകയാണ് ഇന്ന് ചെയ്യുന്നത്. തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ വിധിയെഴുത്തിനുള്ള മാനദണ്ഡമായി ഈ രാഷ്ട്രീയസാഹചര്യത്തെ ഗണിക്കുകതന്നെ വേണം.

കേന്ദ്ര ബിജെപി ഭരണത്തിന്റെ തനിപ്പകർപ്പ് നയങ്ങളാണ് സംസ്ഥാനത്ത് ഇടതുമുന്നണി നടപ്പാക്കുന്നത്. തങ്ങളുടെ നയമെന്ന് ഇടതുസർക്കാർ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ള 'ഈസ് ഓഫ് ഡൂയിംഗ് ബിസിനസ്' മുതലാളിത്ത ചൂഷണം ആയാസര

(ശേഷം 6-ാം പേജിൽ)

സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്കുള്ള ഇൻ പ്രിസൻസിപ്പിൾ അപ്രൂവൽ ഇന്ത്യൻ റയിൽവേ ബോർഡ് പിൻവലിക്കണം

കെട്ടിച്ചമച്ച ഡിപിആർ ഉപയോഗിച്ച് പണിതുയർത്താൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്ന സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച പെരുംനുണകൾ ഓരോന്നായി തുറന്നു കാട്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പദ്ധതിയുടെ ചെലവിനെ സംബന്ധിച്ച് നീതി ആയോഗ് വിശകലനം നടത്തിയിരുന്നുവെന്നും 1.26 ലക്ഷംകോടി മതിപ്പുചെലവ് വരുമെന്നും കണക്കുകൂട്ടിയിരുന്നു എന്നത് വ്യക്തമാക്കുന്ന രേഖകളാണ് ഇപ്പോൾ പുറത്തുവന്നിരിക്കുന്നത്. കെറെയിൽ സിൽവർലൈൻ വിരുദ്ധ ജനകീയ സമിതിക്ക് വിവരാവകാശനിയമപ്രകാരം ലഭ്യമായ രേഖയിലാണ് ഈ വസ്തുത ഉള്ളത്. മറ്റെല്ലാ വിഷയങ്ങളിലുമെന്നതുപോലെ ഇക്കാര്യത്തിലും കെറെയിൽ കളവ് പറഞ്ഞു. നീതി ആയോഗ് നിർമ്മാണച്ചെലവിനെ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ല എന്നാണ് കെറെയിൽ അവകാശപ്പെട്ടത്. കിലോമീറ്ററിന് 121 കോടിയാണ് ഡിപിആറിൽ കാണിക്കുന്നത്. എന്നാൽ കിലോമീറ്ററിന് 238 കോടിയാണ് നീതി ആയോഗ് മതിപ്പ് ചെലവ് കണക്കുകൂട്ടിയിരിക്കുന്നത്.

പ്രിലിമിനിറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലും ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലും ഡിപിആറിലും ചെലവിനെ സംബന്ധിച്ച് വ്യത്യസ്തമായ കണക്കുകളാണ് കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഉദാഹരണത്തിന് ടണൽ നിർമ്മാണത്തിന്റെ യൂണിറ്റ് കോസ്റ്റ് പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ കിലോമീറ്ററിന് 140 കോടിയാണ് കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ അത് 200 കോടിയാകും എന്ന് എസ്റ്റിമേറ്റ് ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഡിപിആറിൽ ചെലവ് 115 കോടി മാത്രമാണ് കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. എംബാങ്ക്മെന്റിന് 8മുതൽ 48 കോടിവരെയാണ് ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്ന മതിപ്പുതുകയെങ്കിൽ ഡിപിആറിൽ അത് 10 കോടിയിലൊതുക്കി. കട്ടിംഗ് ആന്റ് കവറിംഗിന് 94 മുതൽ 128കോടിവരെ ചെലവുവരും എന്ന് ഫീസിലബിലറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു, എന്നാൽ ഡിപിആറിൽ എത്തിയപ്പോൾ അത് 49 കോടിയിൽ ഒതുങ്ങി. റൈറ്റ്സ് എന്ന കൺസൾട്ടൻസിയെ ഉപയോഗിച്ച് എസ്റ്റിമേറ്റ് ആഡിറ്റ് നടത്തി നീതി ആയോഗിനെ ബോധ്യപ്പെടുത്തി എന്ന കെറെയിലിന്റെ വാദവും പരിശോധിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. നീതി ആയോഗ് ഉത്തരംപറയേണ്ടതുമാണ്. സിസ്ട്രയ്ക്കുംപുറത്ത് മറ്റൊരു കൺസൾട്ടൻസിയുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തെ സംബന്ധിച്ചും ചോദ്യങ്ങൾ ഉയരുന്നു.

ഇപ്രകാരം ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്ന വെളിപ്പെടുത്തലുകളാണ് ദിനേന സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 2019 മാർച്ച്മാസത്തിലാണ് റിട്ട.റയിൽവേ എൻജിനീയറിംഗ് സർവീസ് ഓഫീസറും സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുവാൻ സിസ്ട്ര നിയോഗിച്ച സംഘത്തിന്റെ തലവനുമായിരുന്ന അലോക് കുമാർ വർമ്മയുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ പദ്ധതിയുടെ പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് സിസ്ട്രയ്ക്ക് സമർപ്പിക്കുന്നത്. ഈ റിപ്പോർട്ട് സ്വീകരിക്കുകയാണോ നിരാകരിക്കുകയാണോ ചെയ്തത് എന്ന് സിസ്ട്ര വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല. പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കപ്പെട്ട് 50 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് സിസ്ട്ര പുറത്തുവിട്ടു. ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കാൻ ചുരുങ്ങിയത് രണ്ടുവർഷം എടുക്കും. കാരണം ജിയോളജിക്കൽ സർവേ, ജിയോടെക്നിക്കൽ സർവേ, സാമൂഹ്യാഘാതപഠനം, സാമ്പത്തിക ആഘാതപഠനം, പാരിസ്ഥികാഘാതപഠനം, റൈഡർഷിപ്പ് സർവേ തുടങ്ങി ധാരാളം പഠനങ്ങൾ നടത്തിമാത്രമേ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കാൻ സാധിക്കൂ. ചുരുങ്ങിയത് രണ്ടുവർഷംകൊണ്ടു മാത്രം പൂർത്തിയാകുന്ന ഒരു റിപ്പോർട്ട് മതിയായ യാതൊരു പഠ

(ശേഷം 3–ാം പേജിൽ)

കെ റെയിൽ: അതിക്രമങ്ങൾക്കെതിരെ സാംസ്കാരിക സംഗമം

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടും യാതൊരു മുന്നറിയിപ്പുമില്ലാതെ പൗരന്മാരുടെ ഭൂമിയിലും വീടുകളിലും അതിക്രമിച്ചു കയറി നിയമവിരുദ്ധമായി കെ റെയിൽ കുറ്റികൾ സ്ഥാപിക്കുകയും ചോദ്യം ചെയ്യുന്നവരെ മർദ്ദിക്കുകയും കള്ളക്കേസെടുത്ത് ജയിലിലടയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സർക്കാർ നടപടികൾ അവസാനിപ്പിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടും, കെ റെയിൽ സിൽവർ ലൈൻ വിരുദ്ധ ജനകീയ പ്രക്ഷോഭത്തെ പിന്തുണച്ചതിന്റെ പേരിൽ സർക്കാർ അനുകൂലികളുടെ നീചമായ സൈബർ ആക്രമണങ്ങൾക്കിരയാകുന്ന സാംസ്കാരിക പ്രവർത്തകർക്ക് ഐക്യദാർഢ്യം പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ടും കേരള സംസ്ഥാന ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതി 2022 ഏപ്രിൽ 18ന് എറണാകുളം ആശിർ ഭവനിൽ സംഘടിപ്പിച്ച സാംസ്കാരിക സംഗമത്തിൽ കേരളത്തിലെ പ്രമുഖ സാംസ്കാരിക വ്യക്തിത്വങ്ങൾ അണിനിരന്നു.

കോട്ടയത്ത് മാടപ്പള്ളിയിലും, ചെങ്ങന്നൂരിലും പരപ്പനങ്ങാടിയിലും ഉൾപ്പെടെ കേരളത്തിലങ്ങോളമിങ്ങോളം എല്ലാ നിയമങ്ങളും കാറ്റിൽപറത്തി, സ്ത്രീകളെന്നോ കുട്ടികളെന്നോ വൃദ്ധരെന്നോ രോഗികളെന്നോ പരിഗണിക്കാതെ സംസ്ഥാന പോലീസും കെ റെയിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥരും ചേർന്ന് അധികാരപൂർവ്വം ജനങ്ങൾക്ക് നേരെ നടത്തിയ അഴിഞ്ഞാട്ടങ്ങൾക്കെതിരെയുള്ള ജനങ്ങളുടെ വലിയ പ്രതിഷേധം സാംസ്കാരിക സംഗമത്തിൽ അലയടിച്ചു. വിവിധ ജില്ലകളിൽനിന്ന് എത്തിച്ചേർന്ന നൂറുകണക്കിന് സാംസ്കാരിക പ്രവർത്തകരും സമര പ്രവർത്തകരും അണിനിരന്ന സാംസ്കാരിക സംഗമത്തിൽ കേരള സംസ്ഥാന ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതിയുടെ സംസ്ഥാന അധ്യക്ഷൻ പ്രൊഫസർ കെ.അരവിന്ദാക്ഷൻ അധ്യക്ഷത വഹിച്ചു.

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്കെതിരെ ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതി എറണാകുളത്ത് ആശിർഭവനിൽ സംഘടിപ്പിച്ച സാംസ്കാരിക സംഗമം റിട്ട.റെയിൽവേ ചീഫ് എഞ്ചിനിയർ അലോക് കുമാർ വർമ്മ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുന്നു.

ജസ്റ്റിസ് വി.ആർ.കൃഷ്ണയ്യരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ കേരളത്തിൽ രണ്ടു പതിറ്റാണ്ടിലേറെക്കാലമായി ജനകീയ പ്രശ്നങ്ങളുന്നയിച്ച്, കക്ഷി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി പുതിയൊരു സമര പന്ഥാവ് വെട്ടിത്തെളിച്ചുകൊണ്ട് വിട്ടുവീഴ്ചയില്ലാതെ പ്രക്ഷോഭ രംഗത്ത് നിലകൊള്ളുന്ന ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതി, ആ മഹത്തായ പാരമ്പര്യം പിന്തുടർന്നുകൊണ്ട് കെ റെയിൽ പ്രക്ഷോഭത്തിലൂടെ പുതിയ ചരിത്രം രചിക്കുകയാണെന്ന് പ്രൊഫ.കെ.അരവിന്ദാക്ഷൻ അദ്ധ്യക്ഷ പ്രസംഗത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാട്ടി.

ദക്ഷിണ റെയിൽവേയുടെ മുൻ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറും സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ ആദ്യ സാധ്യതാപഠന സംഘത്തിലെ അംഗമായിരിക്കെ അതിന്റെ അപകടങ്ങൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞ് വിയോജിപ്പുമൂലം രാജിവയ്ക്കുകയും ചെയ്ത അലോക് കുമാർ വർമ്മ സാംസ്കാരിക സംഗമം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തു. എല്ലാ രീതിയിലും നാശങ്ങൾ വിതയ്ക്കുന്ന സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയെ നരകത്തിലെ പദ്ധതി എന്നാണ് അദ്ദേഹം വിശേഷിപ്പിച്ചത്. കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹിക- സാമ്പത്തിക-പാരിസ്ഥിതിക വ്യവസ്ഥകളെ തകർക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിയുടെ ഡിപിആർ കേവലം രണ്ടു മാസങ്ങൾകൊണ്ട് തട്ടിക്കൂട്ടിയതും അബദ്ധങ്ങൾ മാത്രം നിറഞ്ഞതുമാണ്. ഇത്തരമൊരു പദ്ധതിക്ക് മുൻപ് നടക്കേണ്ട ജിയോളജിക്കൽ സർവ്വേ ഹൈഡ്രോളജിക്കൽ സർവ്വേ തുടങ്ങിയ സുപ്രധാനമായ പഠനങ്ങളൊന്നും നടത്തിയിട്ടല്ല ഇത് തയ്യാറാക്കിയത്.

കാശ്മീരിലെ ശ്രീനഗറിലേക്കുള്ള റെയിൽവേയെക്കാൾ ഏറെ കയറ്റിറക്കങ്ങളും കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള റെയിൽ പാതയെക്കാൾ വളവ് തിരിവുകളുമുള്ള അലൈൻമെന്റാണ് സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടേത്. ബ്രോഡ്ഗേജ് ആയിരുന്ന പദ്ധതി സ്റ്റാന്റേർഡ് ഗേജ് ആക്കിയതും, സ്റ്റാൻഡ് എലോൺ ആക്കിയതും, പൂർണമായി തൂണുകളിൽ വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്ന പദ്ധതിയിൽ 60% എംബാങ്ക്മെന്റ് ആക്കിയതും എല്ലാം ദുരുദ്ദേശ്യപരം ആണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷങ്ങളിലെ പ്രളയങ്ങളോ വെള്ളപ്പൊക്കങ്ങളോ ഇതിന്റെ വക്താക്കൾ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. സാമൂഹ്യ ആഘാത വശങ്ങൾ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. ജപ്പാൻ നാണയമായ യെൻ അടിസ്ഥാനമാക്കി തിരിച്ചടയ്ക്കേണ്ട ഭീമമായ പലിശയും പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ഇത്തരമൊരു പദ്ധതിയെ സർക്കാർ അവതരിപ്പിക്കുന്നത് എന്തിനെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല എന്നും ആവശ്യമെങ്കിൽ സർക്കാരുമായി ചർച്ച നടത്താൻ സന്നദ്ധമാണെന്നും അലോക് കുമാർ വർമ്മ പറഞ്ഞു.

ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതി ജനറൽ സെക്രട്ടറി എം.ഷാജർഖാൻ സ്വാഗതം പറഞ്ഞു. ജസ്റ്റിസ് പി.കെ.ഷംസുദ്ദീൻ, ജോസഫ് സി. മാത്യു, കെ.പി.ശശി, അഡ്വ. ക്കേറ്റ് ജയശങ്കർ, സി.ആർ.നീലകണ്ഠൻ, ഡോ.കെ.അരവിന്ദാക്ഷൻ, എം.സുചിത്ര, ഫാദർ റൊമാൻസ് ആന്റണി, ജോൺ പെരുവന്താനം, ഡോ.ഡി.സുരേന്ദ്രനാഥ്, ഹാഷിം ചേന്ദാമ്പിള്ളി, ജോസഫ് എം. പുതുശ്ശേരി, എം.പി.ബാബുരാജ്, എസ്. രാജീവൻ, പ്രൊഫ. കുസുമം ജോസഫ്, അഡ്വ. ഷെറി തോമസ്, ഡോ.എം.കബീർ, എൻ. സുബ്രഹ്മണ്യൻ, ഫാദർ ജോയ്സ് കൈതക്കോട്ടിൽ, കെ.പി.രാമാനുജൻ, പ്രൊഫ.ജോർജ് ജോസഫ്, ആർ.കെ.ദാമോദരൻ, പ്രൊഫ.വിൻസന്റ് മാളിയേക്കൽ, എം.ടി. തോമസ്, മിനി കെ.ഫിലിപ്പ്, രാജഗോപാൽ വാകത്താനം, ജോർജ് മുല്ലക്കര, ചാക്കോച്ചൻ മണലേൽ, വി.ജെ .ലാലി, ബാബു കുട്ടഞ്ചിറ, എസ്. അനിത, വി.പി. വിൽസൺ, ടി.കെ.സുധീർകുമാർ തുടങ്ങി സാമൂഹ്യ-സാംസ്കാരിക രംഗത്തെ നിരവധി വ്യക്തിത്വങ്ങൾ പങ്കെടുത്തു. കെ റയിൽ വിരുദ്ധ പ്രക്ഷോഭത്തിലെ വീട്ടമ്മമാരുടെ ചെറുത്തുനിൽപ്പിന്റെ പ്രതിനിധികളായി, ക്രൂരമായ പോലീസ് നടപടി നേരിട്ട റോസ്‌ലിൻ ഫിലിപ്പ് മാടപ്പള്ളി, സിന്ധു ജയിംസ് ചെങ്ങന്നൂർ എന്നിവരെ ചടങ്ങിൽ ആദരിച്ചു. കേരളത്തിലെ സാഹോദര്യം തകർക്കുന്ന ആക്രമണങ്ങൾക്കെതിരായ പ്രമേയം സംഗമത്തിൽ അവതരിപ്പിച്ചു. ■

ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതി ജനകീയ സംവാദം സംഘടിപ്പിച്ചു

യാതൊരുവിധ ജനാധിപത്യ കീഴ് വഴക്കങ്ങളും പാലിക്കാതെ, നിയമസഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യാതെ, ഒരു ഘട്ടം വരെ ഡിപിആർപോലും പരസ്യപ്പെടുത്താൻ തയ്യാറാകാതെ, തികച്ചും ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായി അടിച്ചേൽപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്കെതിരെ അതിശക്തമായ ജനരോഷം ഉയർന്നുവരികയും ഈ വിഷയത്തിൽ വിദഗ്ധരുടെ വിമർശനങ്ങളെ മറികടക്കാനാവില്ല എന്ന സ്ഥിതി വരുകയും ചെയ്തപ്പോഴാണ് സംസ്ഥാനസർക്കാർ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച തുറന്ന സംവാദത്തിന് തയ്യാറാണ് എന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചത്. വിശേഷിച്ചും, പദ്ധതിയുടെ സാങ്കേതികമായ കുഴപ്പങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് അതിരൂക്ഷമായ വിമർശനങ്ങൾ ഉയർത്തി, പദ്ധതിയുടെ സാംഗത്യത്തെത്തന്നെ നിരാകരിച്ചുകൊണ്ട് മുഖ്യമന്ത്രിയോട് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന ആവശ്യം റെയിൽവേ എൻജിനിയറിംഗ് വിദഗ്ധൻ അലോക് കുമാർ വർമ്മ ഉന്നയിച്ചതിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ആണ് സർക്കാർ അതിന് നിർബ്ബന്ധിതമായത്.

സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിതന്നെ തള്ളിക്കളയണമെന്ന നിലപാടുള്ളവരോട് സർക്കാരിന്റെ മധ്യസ്ഥതയിൽ ഔദ്യോഗികമായി നടത്തേണ്ട ഒരു തുറന്ന ചർച്ച, സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പുകാരായ കെ റെയിലിന്റെ ബോധവൽക്കരണ പരിപാടിയാക്കി സർക്കാർ മാറ്റിയപ്പോൾ സംവാദത്തിൽ സർക്കാരിന് ഉദ്ദേശശുദ്ധിയില്ല എന്ന് വ്യക്തമായി. ചർച്ചയുടെ ലക്ഷ്യത്തിനു നിരക്കാത്ത രീതിയിൽ സർക്കാർ നടത്തിയ ഈ നീക്കത്തിൽ വ്യാപക പ്രതിഷേധം ഉണ്ടായി. കൂടാതെ, ഈ പദ്ധതിക്കെതിരെ ഏറ്റവും ശക്തമായ വാദമുഖങ്ങൾ ഉയർത്തുന്ന വ്യക്തികളിൽ ഒരാളായ ജോസഫ് സി. മാത്യുവിനെ ചർച്ചയ്ക്ക് ക്ഷണിക്കുകയും പിന്നീട് അദ്ദേഹത്തെ ഏകപക്ഷീയമായി ഒഴിവാക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതോടെ ഈ സംവാദത്തിൽ സർക്കാരിന്റെ ദുരുദ്ദേശം വളരെ വ്യക്തമായി. തുടർന്ന് പദ്ധതിയെ എതിർത്ത് ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുക്കാനിരുന്ന അലോക് കുമാർ വർമ്മ, പരിസ്ഥിതി ഗവേഷകൻ ശ്രീധർ രാധാകൃഷ്ണൻ എന്നിവർ പ്രതിഷേധിച്ച് സംവാദത്തിൽ നിന്ന് പിന്മാറി. അങ്ങനെ സർക്കാർ സംഘടിപ്പിച്ച സംവാദം ഒരു പ്രഹസനമായി മാറിയതോടെയാണ് ഈ വിഷയത്തിൽ ഒരു തുറന്ന ജനകീയ സംവാദത്തിന്റെ ആവശ്യകത ഉയർന്നുവന്നത്.

ഇതേ തുടർന്നാണ് കേരള സംസ്ഥാന ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതി മേയ് നാലാം തീയതി തിരുവനന്തപുരം പാണക്കാട് തങ്ങൾ ഹാളിൽ 'സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി അനിവാര്യമോ' എന്ന വിഷയത്തിൽ തുറന്ന സംവാദം സംഘടിപ്പിച്ചത്.

ജനകീയ സംവാദ വേദിയിൽ ജോസഫ് സി.മാത്യു, രഘുചന്ദ്രൻ നായർ, അലോക് കുമാർ വർമ്മ, എം.ജി.രാധാകൃഷ്ണൻ, കുഞ്ചെറിയ പി.ഐസക്, ആർ.വി.ജി.മേനോൻ, ശ്രീധർ രാധാകൃഷ്ണൻ എന്നിവർ

പ്രമുഖ റെയിൽവേ എൻജിനീയറിങ് വിദഗ്ധൻ അലോക് കുമാർ വർമ്മ, സാങ്കേതിക സർവകലാശാല മുൻ വൈസ് ചാൻസലർ കുഞ്ചെറിയ പി.ഐസക്, ശാസ്ത്ര സാഹിത്യ പരിഷത്ത് മുൻ പ്രസിഡന്റ് ആർ.വി.ജി.മേനോൻ, ഐടി വിദഗ്ധൻ ജോസഫ് സി.മാത്യു, പരിസ്ഥിതി ഗവേഷകൻ ശ്രീധർ രാധാകൃഷ്ണൻ, ട്രിവാൻഡ്രം ചേമ്പർ ഓഫ് കൊമേഴ്സ് പ്രസിഡന്റ് രഘുചന്ദ്രൻ നായർ എന്നിവർ പദ്ധതിയെ എതിർത്തും അനുകൂലിച്ചും ഉള്ള വിവിധ നിലപാടുകൾ അവതരിപ്പിച്ചു. മാദ്ധ്യമ പ്രവർത്തകൻ എം.ജി.രാധാകൃഷ്ണൻ സംവാദത്തിന് മോഡറേറ്ററായിരുന്നു. ഡോക്ടർ എം.പി.മത്തായി സ്വാഗതമാശംസിച്ചു. സർക്കാരിന്റെയും കെ റെയിലിന്റെയും ഔദ്യോഗിക പ്രതിനിധികൾ സംവാദത്തിൽ പങ്കെടുക്കാതിരുന്നതിനാൽ കെ റെയിലിന് അനുകൂലമായ വാദങ്ങൾ സദസിന് മുൻപാകെ ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതിയുടെ സെക്രട്ടറിമാരിൽ ഒരാളായ എൻ.കെ.ബിജു അവതരിപ്പിച്ചു. പദ്ധതിയെ അനുകൂലിച്ച് ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത രഘുചന്ദ്രൻ നായർ, കുഞ്ഞെറിയ പി ഐസക് എന്നിവർപോലും അതിവേഗയാത്ര ആവശ്യകത പറയുമ്പോഴും ഈ പദ്ധതിയുടെ പരിമിതികൾ തുറന്നു അംഗീകരിച്ചു എന്നത് ശ്രദ്ധേയമായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ഡിപിആർ എന്നപേരിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന രേഖ കേവലം ഒരു സാധ്യതാ പഠന റിപ്പോർട്ട് ആയി മാത്രമേ കാണാൻ കഴിയൂ എന്നാണ് കുഞ്ചറിയ പി.ഐസക് അഭിപ്രായപ്പെട്ടത്. വീടുകളിൽ അതിക്രമിച്ച് കയറി കല്ലിടുന്ന നടപടി ശരിയല്ല എന്നും കെ റെയിൽ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിവിധ കോണുകളിൽനിന്ന് ഉയർന്ന നിർദേശങ്ങൾ പരിഗണിച്ച് എല്ലാം പരിഗണിച്ച് വിഷയത്തിന്റെ എല്ലാ വശങ്ങളും പഠിക്കുവാൻ സർക്കാർ ഒരു കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിക്കണമെന്നും അദ്ദേഹം അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. പ്രളയ സാധ്യതയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ മേല്പാലങ്ങളാക്കി പദ്ധതിയെ പുനഃക്രമീകരിക്കണമെന്നും നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ് വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നും കല്ലിടാതെതന്നെ സാമൂഹ്യാഘാത പഠനം നടത്തണമെന്നും ആശങ്കകൾ ദൂരികരിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ എന്ന നിലയിൽ അദ്ദേഹം മുന്നോട്ടുവച്ചു. ■

ജനകീയ സംവാദത്തിന്റെ സദസ്സ്

സിൽവർലൈനിനായി 43,000 കോടിയുടെ ഇരുപത് പദ്ധതികൾ ഉപേക്ഷിച്ചു

(2–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

നങ്ങളും നടത്താതെ രണ്ടുമാസം കൊണ്ട് തയ്യാറാക്കപ്പെട്ടത് ദുരൂഹമാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ റിപ്പോർട്ട് സാധുവല്ല. സാധുവല്ലാത്ത ഈ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇന്ത്യൻ റയിൽവേ ബോർഡ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ 100കോടി അനുവദിച്ചുകൊണ്ടും താൽക്കാലിക ഓഫീസുകൾ തുടങ്ങുവാനുമായി ഇൻപ്രിൻസിപ്പിൾ അപ്രൂവൽ നൽകിയിരിക്കുന്നത്. ഇത് നിയമവിരുദ്ധവും ഇന്ത്യൻ റയിൽവേയുടെ എൻജിനീയറിംഗ് കോഡിന് വിരുദ്ധവുമാണ് എന്ന് അലോക് കുമാർ വർമ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു. ഈ തത്വത്തിൽ അനുമതിയുടെ ബലത്തിലാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ബലംപ്രയോഗിച്ച് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുവാനുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടു നീങ്ങുന്നത്. ആയതിനാൽ ഇന്ത്യൻ റയിൽവേ ബോർഡ് എത്രയും വേഗം ഇൻ പ്രിൻസിപ്പിൾ അപ്രൂവൽ പിൻവലിക്കണം. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള നടപടികൾ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഉടൻ നിർത്തിവയ്ക്കണം.

അലോക് കുമാർ വർമയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ തയ്യാറാക്കപ്പെട്ട പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിന് എന്തു സംഭവിച്ചു എന്ന് സിസ്ട്ര വെളിപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് സിസ്ട്ര നിരാകരിച്ചുവെങ്കിൽ റിവൈസ്ഡ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കാൻ മറ്റൊരു സമിതിയെ നിയോഗിക്കണം. അങ്ങനെ നിയോഗിച്ചതിന് തെളിവുകളില്ല. എന്നാൽ പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലെ പലഭാഗങ്ങളും ഏതാണ്ട് അതുപോലെതന്നെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരിക്കുന്നതായും അതിവേഗ പാത എന്ന പരാമർശങ്ങൾ ഉള്ള ഭാഗങ്ങളിൽ അത് അർദ്ധ അതിവേഗ പാതയെന്ന് തിരുത്തിയിരിക്കുന്നതായും അലോക് കുമാർ വർമ്മ ആരോപിക്കുന്നു. ഈ ആരോപണങ്ങൾ ഗൗരവമുള്ളതാണ്. സിസ്ട്രയും സംസ്ഥാന സർക്കാരും കേന്ദ്രസർക്കാരും ഈ വിഷയത്തിൽ അഭിപ്രായം വ്യക്തമാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ 80 ശതമാനം പാതയും എലിവേറ്റഡ് ആണ്. എന്നാൽ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലും ഡിപിആറിലും 70 ശതമാനവും എംബാങ്ക്മെന്റ് ആണ്. പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ പാത ബ്രോഡ്ഗേജ് ആയിരുന്നു. എന്നാൽ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലും ഡിപിആറിലും പാത സ്റ്റാൻഡേർഡ് ഗേജ് ആണ്. ഇപ്രകാരം ഒരു മാറ്റം വന്നത് കെആർഡിസിഎല്ലിന്റെ താല്പര്യത്തെ മുൻനിർത്തിയാണ് എന്ന് സിസ്ട്ര വെളിപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതും ഗൗരവമുള്ള വിഷയമാണ്.

ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് പുറത്തുവന്ന് കേവലം ആറുമാസം കൊണ്ടാണ് ഡിപിആർ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. 2018 മുതലെങ്കിലും കേരളം അഭിമുഖീകരിച്ച മഹാപ്രളയങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ 70ശതമാനവും എംബാങ്ക്മെന്റിലൂടെയുള്ള ഒരു പാത കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആത്മഹത്യാപരമാണ്. ഡിപിആർ പ്രകാരം 120 ടണലുകൾ പദ്ധതിക്ക് ആവശ്യമായിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോട് സ്റ്റേഷൻ ഭൂമിക്കടിയിലാണ്. തൃശ്ശൂർ സ്റ്റേഷൻ ഇരുപതുമീറ്റർ ഉയരത്തിൽ വയഡക്ട് ആണ്. ഇത്ര ബൃഹത്തായ ഒരു നിർമ്മിതിയെ സാധൂകരിക്കുന്ന ഹൈഡ്രോളോജിക്കൽ സർവേകൾ ഒന്നും തന്നെ നടത്തിയതായി രേഖകളില്ല. നടന്നതായി രേഖപ്പെടുത്തപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ജിയോടെക്നിക്കൽ സർവേയിലാകട്ടെ പലയിടങ്ങളിൽനിന്നായി ശേഖരിച്ച 120സാമ്പിളുകളെ മുൻനിർത്തിയുള്ള പഠനമാണ് നടന്നിട്ടുള്ളത്. പദ്ധതി പ്രദേശത്തിന്റെ 93 ശതമാനവും വളരെ ദുർബലമായ മേഖലയിലൂടെയാണ് എന്നതും 164 ഹൈഡ്രോളോജിക്കലി സെൻസിറ്റീവ് പ്രദേശങ്ങളിലൂടെ പദ്ധതി കടന്നുപോകുന്ന എന്നതുമൊക്കെയാണ് ജിയോടെക്നിക്കൽ പഠനത്തിന്റെ ഫലം. ഡിപിആർ തയ്യാറാക്കിയപ്പോൾ ഈ പഠനഫലംപോലും പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. ഡിപിആറിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്ന നിർമ്മാണ മാതൃകയും നിർമ്മാണ ചെലവും ഉറപ്പുള്ള മണ്ണിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളതാണ്. ഉറപ്പില്ലാത്ത ഭൂമിയിൽ നിർമ്മാണ ചെലവ് കൂടുതലാകും. അതുകൊണ്ടാണ് പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലും ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലും നിർമ്മാണ ചെലവ് ഉയർന്നു നിൽക്കുന്നത്. ഡിപിആറിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്ന നിർമ്മാണച്ചെലവ് സ്റ്റോങ് സോയിലിൽ നിർമ്മാണം നടക്കുമ്പോഴുള്ളതാണ്. ഈ ദുരൂഹതകൾ എന്തുകൊണ്ട്

(ശേഷം 4–ാം പേജിൽ)

കേരളത്തിലെ എല്ലാ വികസന പദ്ധതികളുടെയും അന്ത്യം കുറിക്കുന്ന പദ്ധതിയായി സിൽവർലൈൻ മാറും

(3–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

എന് വ്യക്തമാക്കുവാൻ കെറെയിലിനും സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ട്. ഇത്ര ബൃഹത്തായ ഒരു പദ്ധതിയുടെ റാപ്പിഡ് എൻവേൺമെന്റൽ സ്റ്റഡി നടത്തിയിട്ടുള്ളത് അംഗീകൃത ഏജൻസി അല്ല എന്നുള്ളത് വളരെ ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. കോടതി ഇടപെടലിനെത്തുടർന്ന് എൻവേൺമെന്റൽ സ്റ്റഡിക്ക് പുതിയ ഏജൻസിയെ നിയോഗിക്കേണ്ടിവന്നിരിക്കുന്ന എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്.

സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്കായി ഉപേക്ഷിക്കപ്പെട്ടത് മറ്റ് ഇരുപത് പദ്ധതികൾ

43,000 കോടിയുടെ ഇരുപത് മറ്റ് പദ്ധതികൾ ഉപേക്ഷിച്ചാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ സിൽവർലൈനിന്റെ പുറകെ പോകുന്നത് എന്നതാണ് മറ്റൊരു ദുരൂഹത. നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ടിരുന്ന 5900കോടിയുടെ പദ്ധതികളും ആലോചനയിലുള്ള 37,000കോടി രൂപയുടെ 8 പദ്ധതികളുമാണ് ഇപ്രകാരം ഒഴിവാക്കപ്പെട്ടത്. വിദേശ വായ്പയ്ക്ക് കേന്ദ്രസാമ്പത്തികകാര്യവകുപ്പിന്റെ അനുമതി ആവശ്യമായ പദ്ധതികളായിരുന്ന ഇവ. സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്കാണ് മുൻഗണനവേണ്ടത് എന്ന സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നിലപാടിനെത്തുടർന്ന് ഈ പദ്ധതികൾക്കായി കേരളത്തിനു ലഭിക്കുന്ന വിദേശ വായ്പ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി വിനിയോഗിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു എന്നത് സാമ്പത്തിക കാര്യവകുപ്പിന്റെ 2020 ആഗസ്റ്റിൽ ചേർന്ന യോഗത്തിന്റെ മിനിട്സും 2021ൽ നിർമല സീതാരാമൻ മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് അയച്ചും കത്തും ഉദ്ധരിച്ച് പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകൻ ശ്രീധർ രാധാകൃഷ്ണൻ ജനകീയ പ്രതിരോധ സമിതി സംഘടിപ്പിച്ച ജനകീയ സംവാദത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയിരുന്നു. എന്നാൽ ആ എട്ടു പദ്ധതികളിൽ ഒന്ന് സിൽവർലൈൻ ആയിരുന്നു എന്നാണ് കെ റെയിൽ എംഡിയുടെ വാദം.

പ്രിലിമിനറി ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ പ്രതി ദിനയാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത് 37750 ആണ്. രണ്ടുമാസത്തിനുശേഷം പുറത്തുവന്ന ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം 67740 എന്നാണ് പറയുന്നത്. എന്നാൽ ഡിപിആറിൽ പ്രതിദിന യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം 79934 ആയി ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. ആധികാരികമായ എന്തെങ്കിലും പഠനത്തിന്റെ പിൻബലം ഈ കണക്കുകളിലില്ല. റയിൽവേ ബോർഡും നീതി ആയോഗും ഈ വിഷയത്തിൽ സംശയം ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

2.3കോടി ജനസംഖ്യയുള്ള മുംബൈ നഗരത്തെയും 82ലക്ഷം ജനസംഖ്യയുള്ള അഹമ്മദാബാദ് നഗരത്തെയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനിന്റെ ഡിപിആറിൽ, ഈ റൂട്ടിൽ ആദ്യ പത്തുവർഷം പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെടുന്ന യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത് 17900ആണ്. തുടർന്നുമാത്രമാണ് 31,700 യാത്രക്കാരെ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലാകെ 33ലക്ഷമാണ് ജനസംഖ്യ. നഗരത്തിലെ ജനസംഖ്യ കേവലം 18000 ആണ്. കാസർകോഡ് ജില്ലയിലെ ജനസംഖ്യ 13 ലക്ഷവും മാത്രമാണ്. കേരളത്തിനുള്ളിൽ ഒതുങ്ങിനിൽക്കുന്ന പദ്ധതി എന്ന നിലയിൽ സിൽവർലൈൻ ദീർഘദൂരയാത്രക്കാർക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുകയുമില്ല. അപ്പോൾ സിൽവർലൈനിൽ നിത്യയാത്രക്കാർ 79934 എന്ന കണ്ടെത്തലിന് അവലംബമായ പഠനറിപ്പോർട്ട് പുറത്തുവിടാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തം കെറെയിലിനും സർക്കാരിനുമുണ്ട്.

ചരക്കുഗതാഗതവും കേരളത്തിനുള്ളിൽ ഒതുങ്ങും. ചരക്കുഗതാഗതത്തിന് എവ്വിധമാണ് സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി പ്രയോജനപ്പെടുക എന്നതിനെക്കുറിച്ചും പഠനങ്ങൾ എന്തെങ്കിലും നടന്നിട്ടുള്ളതായി വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. വരുമാനം കൂട്ടിക്കാണിക്കുവാനുള്ള തന്ത്രപ്പാടിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈ മറിമായങ്ങൾ എന്നത് വ്യക്തമാണ്.

കടബാദ്ധ്യതയുടെ ആഴം

കനത്ത ധനപ്രതിസന്ധിയിലൂടെയാണ് കേരളം കടന്നുപോകുന്നത്. കടമെടുത്ത് കടം തിരിച്ചടവ് നടത്തുംവിധമാണ് സംസ്ഥാനത്തെ ധനകാര്യമാനേജ്മെന്റ്. 25 ലക്ഷത്തിന് മുകളിലുള്ള ബില്ലുകൾ മാറേണ്ടതില്ല എന്നാണ് സർക്കാർ ഇപ്പോൾ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. ദൈനംദിന ചിലവുകൾക്ക് നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് വിശദീകരിക്കാൻ ഡിവൈഎഫ്ഐ കൊല്ലത്ത് സംഘടിപ്പിച്ച ജനസഭ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തുകൊണ്ട് ധനമന്ത്രി ബാലഗോപാൽ, ഒരു വർഷത്തിനകം സർക്കാർ ഗുരുതരമായ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിൽ അകപ്പെടുമെന്നും അടുത്തവർഷം സംസ്ഥാനത്ത് ശമ്പളവും മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങളും നൽകാൻ സാധിച്ചേക്കില്ല എന്നും തുറന്നുപറഞ്ഞു.

ഫിസ്കൽ റസ്പോൺസിബിലിറ്റി ആന്റ് ബജറ്റ് മാനേജ്മെന്റ് ആക്ട് പ്രകാരം ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സഞ്ചിതകടം ആ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ജിഎസ്ഡിപി അഥവാ ആഭ്യന്തര വരുമാനത്തിന്റെ 29 ശതമാനത്തിൽ കൂടാൻ പാടില്ല എന്നിരിക്കെ കേരളത്തിൽ അത് 36 ശതമാനം എത്തിയിരിക്കുന്നു. കിഫ്ബി വഴി വലിയ തുക കടമെടുത്തുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ. കിഫ്ബി വഴി കടമെടുക്കുന്നത് വരുമാനമായി ബജറ്റിൽ സൂചിപ്പിക്കുമ്പോഴും ഈ കടം ബജറ്റിനുപുറത്താണ് എന്നാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ വാദിക്കുന്നത്. ഈ വർഷത്തെ ബജറ്റിലും 70000 കോടിരൂപ കിഫ്ബി വഴി കടമെടുക്കും എന്ന് സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. കിഫ്ബിയുടെ ഗാരന്റി സംസ്ഥാന സർക്കാരാണ്. ഇതിനുംപുറമേ കടങ്ങൾ വേറെയുമുണ്ട്. സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ എന്ന് സർക്കാർ പറയുന്ന സോഷ്യൽ സെക്യൂരിറ്റി പെൻഷൻ ലിമിറ്റഡിനെ മുൻനിർത്തി എടുത്തിരിക്കുന്ന കടങ്ങൾ കൂടിയാകുമ്പോൾ ആളോഹരി കടം 1,34,000 രൂപയാകും. ഇത് വളരെ ഭീമമായ തുകയാണ്.

സിൽവർലൈനിന് ജിക്ക നല്കുന്നത് പലിശയില്ലാ വായ്പയാണ് എന്ന് സർക്കാർ അവകാശവാദമുന്നയിക്കുമ്പോഴും തിരിച്ചടവ് ഇന്ത്യൻരൂപയുടെമൂല്യത്തകർച്ചയ്ക്ക് ആനുപാതികമാകുമ്പോൾ അത് പലിശയ്ക്കുതുല്യമായിവരും എന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. കേരളത്തിലെ എല്ലാവികസനപദ്ധതികളുടെയും അന്ത്യം കുറിക്കുന്ന പദ്ധതിയായി സിൽവർലൈൻ മാറും. നിരത്തിലെ വാഹനപ്പെരുപ്പം കുറയ്ക്കുമെന്നും അതിലൂടെ വാഹനാപകടങ്ങൾകുറയുമെന്നുമാണ് സർക്കാർ പക്ഷം ഉയർത്തുന്ന മറ്റൊരു വാദം. നിരത്തിൽ വാഹനപ്പെരുപ്പമുണ്ട് എന്നതിൽ തർക്കമുണ്ടാകാൻ ഇടയില്ല. നിരത്തിലെ വാഹനപ്പെരുപ്പമാണ് അപകടങ്ങളുടെ കാരണം എന്ന പഠനം പക്ഷേ നടന്നിട്ടുണ്ടോ. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം പര്യാപ്തമല്ല എന്നതാണ് വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന്റെ പ്രധാനകാരണം. വാഹനഅപകടങ്ങളുടെ ഏറ്റവും പ്രധാന കാരണം മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിക്കുന്നു എന്നതാണ്. റോഡുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥയാണ് മറ്റൊരു കാരണം. ഒപ്പം തെരുവുവിളക്കുകളില്ല എന്നതും രാത്രികാലത്ത് അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുവാൻ കാരണമാകുന്നു. ഈ പ്രശ്നങ്ങൾക്കാണ് ആദ്യം ഉത്തരം കണ്ടെത്തേണ്ടത്.

പദ്ധതിയുടെ ഡിപിആറിലെ അപാകതകളെക്കുറിച്ച് ബോധപൂർവ്വം മൗനം പാലിക്കുന്ന സർക്കാർവൃത്തങ്ങൾ വികസനം എന്ന ഒരേയൊരു മന്ത്രം ഉരുവിട്ട് ഒറ്റക്കാലിൽ നിൽക്കുന്നത് എവ്വിധവും പദ്ധതി നടത്തിയേ പറ്റൂ എന്ന നിർബന്ധബുദ്ധികൊണ്ടുമാത്രമാണ്. പദ്ധതിയുടെ അപാകതകളെക്കുറിച്ച് ജനങ്ങൾക്ക് നല്ല ബോധ്യമുണ്ട് എന്നതുകൊണ്ടാണ് അതുക്കുംമേലെയുള്ള നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജുകളൊന്നും ജനങ്ങളെ ആകർഷിക്കാത്തത്. ഭൂമിയും കെട്ടിടങ്ങളും വിട്ടുകൊടുക്കേണ്ടിവരുന്ന ആളുകളെ മാത്രം ബാധിക്കുന്ന വിഷയമല്ലിത്. കേരളത്തിന്റെ ജൈവവൈവിധ്യത്തെയും പശ്ചിമഘട്ടത്തെയും പരിസ്ഥിതിയെയും തകർക്കുന്നതും തലമുറകളെത്തന്നെ കടക്കെണിയിലാക്കുന്നതുമാണ് പദ്ധതി എന്നതിനാൽ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ ആകെ ബാധിക്കുന്നതും വളരെ ഗുരുതരവും ദൂരവ്യാപകവുമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാൻ പോന്നതുമാണ്.

സ്വാതന്ത്ര്യാനന്തരഇന്ത്യയിൽ വിവിധ വികസന പദ്ധതികൾക്കായി വീടും സ്ഥലവും വിട്ടുകൊടുക്കേണ്ടിവന്നവരിൽ 6 കോടിയാളുകൾ ഇനിയും പുനരധിവസിപ്പിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല എന്നത് ആസൂത്രണ കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ടാണ്. വികസനപദ്ധതികൾ സാധാരണജനങ്ങളുടെ ജീവിതോപാധികളും ജീവിതവും തകർക്കുന്നു എന്നതിന് മൂലമ്പിള്ളി അടക്കമുള്ള സമീപകാല കുടിയിറക്കലുകളുടെ സാക്ഷ്യവും ജനങ്ങൾക്കുമുമ്പിലുണ്ട്.

ഗോപ്യമായും ബലംപ്രയോഗിച്ചും ജനങ്ങളെ തല്ലിയൊതുക്കിയും സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാം എന്ന ധാർഷ്ട്യം മതിയാക്കി, സമരരംഗത്തുള്ള ജനങ്ങളുടെയും സാങ്കേതികവിദഗ്ദ്ധരുടെയും അഭിപ്രായങ്ങൾ മാനിച്ച് പദ്ധതിയുടെ അപാകതകൾ മനസ്സിലാക്കാനും തദനുസൃതമായ നിലപാടെടുക്കുവാനും തയ്യാറാകുക എന്നതാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചെയ്യേണ്ടത്. തിരുവനന്തപുരത്ത് ജനങ്ങളെ പോലീസ് ചവിട്ടുന്നു, കണ്ണൂരിൽ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മണ്ഡലത്തിൽ ശക്തമായ പ്രതിരോധമുയർത്തിയ ജനങ്ങളെ തല്ലിയൊതുക്കാൻ സിപിഐ(എം)ന്റെ പ്രവർത്തകർ പോലീസിനൊപ്പം ചേരുന്നു, സമരംചെയ്യുന്ന സ്ത്രീകളും കുട്ടികളും വൃദ്ധമാതാക്കളും രോഗികളുമടക്കം പോലീസിന്റെ ഹീനമായ ആക്രമണങ്ങൾക്ക് ഇരയാക്കപ്പെടുന്നു തുടങ്ങി ജനാധിപത്യക്രമത്തിന്റെ അന്തസ്സത്തയെ നിരാകരിക്കുന്ന സംഭവങ്ങളാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത് ഇടതുപക്ഷമെന്ന് അവകാശപ്പെടുന്ന ഒരു സർക്കാരിന് ഭൂഷണമല്ല എന്ന വിവേകമാണ് പദ്ധതിയുടെ അനുകൂലികൾക്കും സർക്കാർ വൃത്തങ്ങൾക്കും ഉണ്ടാകേണ്ടത്. ■

കെ റെയിൽ പദ്ധതിക്കെതിരെ എഐഡിവൈഒ എറണാകുളം ജില്ലാകമ്മിറ്റി സംഘടിപ്പിച്ച യുവജന സാംസ്കാരിക സംഗമത്തിൽ സംസ്ഥാന പ്രസിഡന്റ് സഖാവ് ഇ.വി.പ്രകാശ് മുഖ്യപ്രസംഗം നടത്തുന്നു.

കെ റെയിൽ സിൽവർ ലൈൻ വിരുദ്ധ ജനകീയ സമിതി കോട്ടയം മാടപ്പള്ളിയിൽ ആരംഭിച്ച അനിശ്ചിതകാല സമര പന്തലിൽ എഐഡിഎസ്ഒ പ്രവർത്തകർ ഐക്യദാർഢ്യം അറിയിച്ച് എത്തിയപ്പോൾ.

ബി.ഒ.ടി ചുങ്കപ്പാതകൾ
BOT TOLL HIGH WAYS

ജനങ്ങൾക്ക് അന്യമാകുന്ന പൊതുനിരത്തുകൾ

കേരളത്തിന്റെ സമഗ്രവികസനം ലക്ഷ്യംവച്ചുള്ള ദ്രുതഗതിയിലുള്ള നീക്കമാണ് തങ്ങൾ നടത്തുന്നതെന്നും ദേശീയപാതകൾ അതിന്റെ ഉദാഹരണമാണെന്നും സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവാദങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ സംസ്ഥാനസർക്കാർ അവകാശവാദം ഉന്നയിച്ചിരിക്കുകയാണ്. സ്തംഭനാവസ്ഥയിലായിരുന്ന ദേശീയപാതയുടെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുനരാരംഭിക്കുകയും അതിവിശിഷ്ട നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിക്കൊണ്ട് സ്ഥലം ഏറ്റെടുപ്പിനുള്ള എതിർപ്പിനെ മറികടക്കുകയും ചെയ്ത സർക്കാരിന്റെ കാര്യക്ഷമതയെക്കുറിച്ചും വികസനത്തോടുള്ള പ്രതിജ്ഞാബദ്ധതയെക്കുറിച്ചും സർക്കാർ അനുകൂലികൾ വാചാടോപം നടത്തുന്നു. ഈ അവകാശവാദങ്ങളിലെന്തെങ്കിലും കഴമ്പുണ്ടോ?

ദേശീയപാതയിൽ എന്താണ് സംഭവിക്കുന്നത്?

ദേശീയപാതയോരങ്ങളിലെ ജനങ്ങൾ നേരിടുന്ന വികസനദുരന്തത്തിന് ഏകദേശം അരനൂറ്റാണ്ടിന്റെ ചരിത്രമുണ്ട്. സ്വന്തംവസ്തുവിന്മേൽ യാതൊരു അവകാശവുമില്ലാതെ അന്യനാക്കപ്പെട്ടവന്റെ ചരിത്രമാണത്. വലിയ വേദനയും നൊമ്പരവും നീതിനിഷേധവും നൽകിക്കൊണ്ട് അത് ഇന്നും തുടരുകയാണ്.

1972ൽ ദേശീയപാതയായി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടതും എറണാകുളം ഇടപ്പള്ളിമുതൽ കേരള-കർണ്ണാടക അതിർത്തിയായ തലപ്പാടി വഴി കടന്നുപോകുന്നതുമായ പഴയ എൻഎച്ച് 17ന്റെ ചരിത്രം നാം പരിശോധിക്കുന്നത് നന്നായിരിക്കും. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനു കീഴിലുള്ള വിവിധ റോഡുകൾ കൂട്ടിയോജിപ്പിച്ചാണ് ദേശീയപാതയായി പ്രഖ്യാപിച്ചത്. പരമാവധി 15 മീറ്റർ മാത്രം വീതിയുണ്ടായിരുന്ന ആ റോഡിന് മിക്കവാറും സൗജന്യമായിസ്ഥലംവിട്ടുകൊടുത്ത കുടുംബങ്ങൾ തന്നെയാണ് പാതയുടെ വശങ്ങളിൽ താമസിച്ചിരുന്നത്. ദേശീയപാത പ്രഖ്യാപനം വന്നതോടെ ഏകദേശം 30 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം റോഡിനുവേണ്ടി മരവിപ്പിക്കപ്പെട്ടു. ഇരുവശത്തും 7.5 മീറ്റർ വീതം മരവിപ്പിക്കപ്പെട്ടകുടുംബങ്ങൾക്ക്ആസ്ഥലം ഒരു ബാധ്യതയായി മാറി. തങ്ങളുടെ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താനോ, വിൽപ്പനയ്ക്കോ, ലോണിനോ കഴിയാത്ത വിധം സ്ഥലം മരവിപ്പിക്കപ്പെട്ടതിനെത്തുടർന്ന് ദേശീയപാത വികസനത്തിനുവേണ്ടി ആദ്യമായി മുറവിളി ഉയർന്നത് ആ കുടുംബങ്ങളിൽ നിന്നു തന്നെയായിരുന്നു. എൺപതുകളുടെ പകുതിയോടെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ വിജ്ഞാപനം ഇറങ്ങിയെങ്കിലും അത് കാര്യമായി പുരോഗമിച്ചില്ല. അവസാനം 2003ലാണ് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ പ്രക്രിയ ആരംഭിച്ചത്.

എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ഇടപ്പള്ളി മുതൽ തൃശ്ശൂർ ജില്ലയുമായി അതിർത്തി പങ്കിടുന്ന മൂത്തകുന്നം വരെയുള്ള റീച്ചിൽ, തുച്ഛമായ നഷ്ടപരിഹാരം വാങ്ങിയും സൗജന്യമായിപോലും സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുക്കാൻ ജനങ്ങൾ തയ്യാറായിരുന്നു. വിട്ടുകൊടുത്ത സ്ഥലത്തിനോട് ചേർന്ന്, ബാങ്ക് ലോൺ എടുത്തും മറ്റ് വസ്തുവകകൾ വിറ്റും സ്വയം പുനഃരധിവസിച്ച് ആയിരക്കണക്കിന് മനുഷ്യർ നാടിന്റെ വികസനത്തിൽ സന്തോഷത്തോടെ പങ്കാളിയായി. നാലുവരി പാതയ്ക്ക് 14 മീറ്റർ മാത്രം മതിയാകുമായിരുന്നിട്ടും ദേശീയപാതയുടെ ഭാവി വികസനത്തിനുകൂടി ഉദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട 30 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഈ മേഖലയിൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കപ്പെട്ടു. എന്നാൽ ഉദാരവൽക്കരണ-സ്വകാര്യവൽക്കരണ നയങ്ങളുടെ പുതിയ ഘട്ടത്തിലേയ്ക്ക് രാജ്യം കടന്നതോടെ ദേശീയപാതകൾ എന്ന സങ്കൽപ്പത്തിൽനിന്ന് മാറിമാറിവന്ന സർക്കാരുകൾ പിന്നോട്ടുപോയി. ദേശീയപാതകൾ ബിഒടി ചുങ്കപാതകളായി മാറ്റാനായിരുന്നു കേന്ദ്ര സർക്കാരുകളുടെ നീക്കം.

പാത നാലുവരിയാക്കണമെങ്കിൽ 45 മുതൽ 60 മീറ്റർ വരെ വീതിയിൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന പുതിയ നിർദ്ദേശം മുന്നോട്ടുവയ്ക്കപ്പെട്ടു. 2005ൽ സ്വയം പുനഃരധിവസിച്ച കുടുംബങ്ങളുടെമേൽ കനത്ത പ്രഹരം ഏൽപ്പിച്ചുകൊണ്ട് 45 മീറ്റർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള നീക്കം സർക്കാർ ആരംഭിച്ചു. മിച്ചമായി ലഭിച്ച ഭൂമിയിൽ സ്വയം നിർമ്മിച്ച പല വീടുകളുടെയും ഗൃഹപ്രവേശനചടങ്ങ് നടക്കാൻ പോകുമ്പോഴാണ് പലരും ഈ ദുരന്തവാർത്ത കേൾക്കുന്നതു തന്നെ. പാതയോരത്ത് ഉപജീവനമാർഗ്ഗങ്ങൾ പടുത്തുയർത്തിയവരുടെയും നെഞ്ചത്ത് ഈ വാർത്ത തീ കോരിയിട്ടു.

തുടർന്ന് ചുങ്കപ്പാതകളാക്കി ദേശീയപാതകൾ മാറ്റുന്ന നടപടിക്കെതിരെ ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവരും അല്ലാത്തവരുമായ സാമൂഹ്യബോധമുള്ള വ്യക്തികളും പ്രസ്ഥാനങ്ങളും പ്രക്ഷോഭരംഗത്തേയ്ക്ക് വന്നു. ശക്തമായ ചെറുത്തുനിൽപ്പ് സമരങ്ങൾ ഉയർന്നുവന്നു. നാലുവരിദേശീയപാതയ്ക്ക് നിലവിൽ ഏറ്റെടുത്ത 30 മീറ്റർ ധാരാളമായിരിക്കെ ചുങ്കപ്പാതയ്ക്കുവേണ്ടിയുള്ള 45 മീറ്റർ സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പും കുടിയൊഴിക്കലും പാടില്ലെന്ന ഡിമാന്റ് ഉയർത്തപ്പെട്ടു. സമരസമിതികളുടെ ശക്തമായ നിലപാടും ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ ഗോവയിലുൾപ്പെടെ 30 മീറ്ററിൽ 4 വരിപ്പാത പണിതതും ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ടു. തുടർന്ന് വി.എസ്.അച്യുതാനന്ദൻ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് സർവ്വകക്ഷിയോഗം ചേർന്ന് ദേശീയപാത 30 മീറ്ററിൽ നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിക്കണമെന്ന തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടു.

എന്നാൽ ആ തീരുമാനം അട്ടിമറിക്കാൻ ഉപജാപകർക്ക് കഴിഞ്ഞു. തുടർന്ന് രണ്ടാം സർവ്വകക്ഷിയോഗം ചേർന്നു. ആ യോഗവും 30 മീറ്ററിൽ നാലുവരിപ്പാത പണിയണമെന്നുതന്നെ തീരുമാനമെടുത്തു. ആ തീരുമാനവും കേരളത്തിലെ ടോംജോസിനെപോലുള്ള ബ്യൂറോക്രാറ്റുകളിൽ ഒരു വിഭാഗവും പ്രധാന രാഷ്ട്രീയപാർട്ടികളിലെ കുപ്രസിദ്ധരായ നേതാക്കളും ചേർന്ന് അട്ടിമറിച്ചു. പിന്നീട് തട്ടിക്കൂട്ടിയ മൂന്നാം സർവ്വകക്ഷിയോഗം ഫലത്തിൽ ഒരു പ്രഹസനമായി മാറി. 45 മീറ്ററിൽ ദേശീയപാതകൾ ബിഒടി ചുങ്കപ്പാതയായി വികസിപ്പിച്ചാൽ മതിയെന്ന ജനദ്രോഹകരവും ദേശവിരുദ്ധവുമായ തീരുമാനമെടുക്കുകയെന്ന ചടങ്ങ് പരിപാടിയായി അത് മാറി. അങ്ങനെ കേരളത്തിലെ വ്യവസ്ഥാപിത ഇടതുപക്ഷത്തിന്റെ തീവ്രവലതുപക്ഷ സാമ്പത്തിക നയങ്ങളോടുള്ള ചായ്‌വ് വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടു. സർക്കാർ തീരുമാനം വന്നെങ്കിലും ശക്തമായ ജനരോഷവും പ്രക്ഷോഭവും കാരണം ആ തീരുമാനം നടപ്പാക്കാനുള്ള സാഹചര്യം വളരെക്കാലമുണ്ടായില്ല.

2018ലെ പ്രളയവും തുടർച്ചയായ പ്രകൃതിക്ഷോഭവും ജനജീവിതം തകർത്തെറിഞ്ഞു. കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെ കടന്നുവരവാകട്ടെ ജനങ്ങളുടെ കൂടിച്ചേരലുകൾ ഇല്ലാതാക്കി. സർക്കാർവക നിയമപരമായ വിലക്കുകൾ ആളുകളെ വീടുകൾക്കുള്ളിൽ തളച്ചിട്ടു. അങ്ങേയറ്റം ദുരിതപൂർണ്ണമായ ജനജീവിതത്തെ പിണറായി സർക്കാർ തങ്ങളുടെ ജനദ്രോഹനടപടികൾക്കുള്ള സുവർണ്ണാവസരമായി കണ്ടു. നിയമത്തിന്റെ മൂടിക്കെട്ടിയ കണ്ണുകളുടെ ബലത്തിൽ ജനങ്ങളെ പിടിച്ചുപറിച്ചും ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയും പ്രലോഭനങ്ങളിലൂടെയും സർക്കാർ ജനാധിപത്യവിരുദ്ധമായ നീക്കങ്ങളിലൂടെ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ പ്രക്രിയ നടത്തിയെടുത്തു. 17 വർഷമായി ജനങ്ങൾ നടത്തിയ ചെറുത്തുനിൽപ്പിനെ മഹാമാരിയുടെ മറയിൽ മറികടക്കാൻ ജനദ്രോഹിയായ ഒരു ഭരണാധികാരി നടത്തിയ ക്രൂരമായ നടപടിയായി അത് ചരിത്രത്തിൽ രേഖപ്പെടുത്തപ്പെടും.

ദേശീയപാതകളുടെ ഇരകൾക്ക് നൽകിയ സ്വർഗ്ഗീയ പാക്കേജിന്റെ യാഥാർത്ഥ്യമെന്ത്?

ദേശീയപാത ചുങ്കപ്പാതയാക്കുന്നതിനെതിരെയുള്ള സമരം ആരംഭിച്ചത് 2005ൽ ആണ്. അന്ന് നിലവിലുള്ള സ്ഥലംഏറ്റെടുക്കൽ നിയമം 1986ലെ ബ്രിട്ടീഷ് പൊന്നുംവില നിയമം ആയിരുന്നു. അതനുസരിച്ച് സർക്കാരിന് സുഗമമായി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാനും തുച്ഛമായ നഷ്ടപരിഹാരം മാത്രം നൽകി ആളുകളെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കാനും സാധിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ നന്ദിഗ്രാം, സിംഗൂർ, മൂലമ്പിള്ളി തുടങ്ങിയ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലുകൾ ദേശീയതലത്തിലും അന്തർദേശീയ തലത്തിൽപോലും ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ടതിനെത്തുടർന്ന് 2013ൽ കേന്ദ്ര യുപിഎ സർക്കാർ പുതിയ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നിയമം പാർലമെന്റിൽ പാസ്സാക്കി. ഈ നിയമത്തിൽ പുനഃരധിവാസത്തിനും നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും കൂടുതൽ ജനാനുകൂലമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഉൾചേർത്തിരുന്നു. ഭൂമിയും വീടും നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് താരതമ്യേന മെച്ചപ്പെട്ട നഷ്ടപരിഹാരം വ്യവസ്ഥ ചെയ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. വീട് നഷ്ടപ്പെടുന്ന കുടുംബത്തിന് 9.60 ലക്ഷം നഷ്ടപരിഹാരം നൽകണമെന്ന് നിയമം വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. യഥാക്രമം വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് 8 ലക്ഷം, തൊഴിലാളികൾക്ക് 36000 രൂപ, തുടങ്ങിയവയൊക്കെ ആ നിയമം വാഗ്ദാനം ചെയ്യുന്നു. എന്നാൽ പിണറായി സർക്കാർ ദേശീയപാത ഓരങ്ങളിൽ പിടിച്ചുപറിച്ച വസ്തുവകകൾക്ക് നൽകിയ നഷ്ടപരിഹാരം താഴെപ്പറയുംവിധമാണ്. വീടിന് 2.85 ലക്ഷം, വ്യാപാരസ്ഥാപനത്തിന് 75,000 തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് ഒന്നുമില്ല. കേരളത്തിലെഏറ്റവുംകണ്ണായ നഗരങ്ങളിലൂടെയും പട്ടണങ്ങളിലൂടെയും ജനവാസകേന്ദ്രങ്ങളിലൂടെയും കടന്നുപോകുന്ന ദേശീയപാതയുടെ ഓരങ്ങളിലെ കോടികൾ വിലമതിക്കുന്ന ഭൂമിക്ക് ഏതാനും ലക്ഷങ്ങൾ മാത്രമാണ് വച്ചുനീട്ടിയത്. അത് കേരളത്തിലെ ഉൾപ്രദേശങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന സിൽവർലൈൻപദ്ധതിക്കും മറ്റും ഒരിക്കലും ലഭ്യമാകുന്ന വിലയുമല്ല. നിർബന്ധപൂർവ്വം സർക്കാർ ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമിയുടെ രേഖകളുടെ പേരിൽ വർഷങ്ങളായി ലാന്റ് അക്വിസേഷൻ ഓഫീസുകളിൽ കയറി ഇറങ്ങേണ്ടിവരുന്ന സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ ദുരവസ്ഥ വിവരണാതീതമാണ്. വർഷങ്ങളായി ദേശീയപാതയോരത്ത് വീടുവച്ചും ഉപജീവനമാർഗ്ഗങ്ങൾ കണ്ടെത്തിയും കഴിയുന്നവരുടെ ഭൂമി പഴയരേഖകളിൽ നിലമാണെന്നതും മറ്റും ചൂണ്ടിക്കാട്ടി യഥാർത്ഥത്തിൽ അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാര പോലും നിഷേധിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥ ക്രൂരതകൾ വിവരിക്കാനാകാത്തതാണ്. കാലാകാലങ്ങളിൽ ഈ ഓഫീസുകളിൽ മാറിമാറിവരുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരാകട്ടെ ജനങ്ങളുടെ ആവലാതികൾക്കുമുന്നിൽ കൈമലർത്തുന്നതുംകൂടിയാകുമ്പോൾ സ്വർഗ്ഗീയപാക്കേജെന്ന തട്ടിപ്പിന്റെ ചിത്രം പൂർത്തിയാകുകയാണ്. നിവൃത്തികേടുകൊണ്ട് വീണ്ടും സമരരംഗത്തിറങ്ങാൻനിർബന്ധിതരാകുകയാണ് കുടിയിറക്കപ്പെട്ടവർ.

ചുങ്കപ്പാതകൾ ദേശീയപാതകളെ വിഴുങ്ങുമ്പോൾ ആരാണ് വികസിക്കുന്നത്?

അടിച്ചേൽപ്പിക്കപ്പെട്ട തീരാദുരിതംപേറി റോഡ് വികസനത്തിനുവേണ്ടിസ്ഥലംവിട്ടുകൊടുത്ത് തെരുവിലായ മനുഷ്യർക്ക് തങ്ങളുടെ ത്യാഗത്തിന് കിട്ടിയ പ്രത്യുപകാരമാണ് ബിഒടി ചുങ്കപ്പാതകൾ. രണ്ടും മൂന്നുവട്ടം ഭൂമി വിട്ടുകൊടുത്ത് അവശേഷിച്ച സ്വന്തം തുണ്ടുഭൂമിയിൽ വീണ്ടും അവകാശം നിഷേധിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. ചുങ്കപ്പാതയുടെ ഇരുവശവും ഭാവി വികസന ആവശ്യങ്ങൾക്കെന്ന പേരിൽ 7.5 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം വീണ്ടും മരവിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ഭാഗികമായി പൊളിക്കപ്പെട്ട കെട്ടിടങ്ങൾ പുനർനിർമ്മിക്കാനോ, വസ്തുവകകൾ പണയപ്പെടുത്തി തങ്ങളുടെ ആവശ്യങ്ങൾ നടത്താനോ, അവശേഷിക്കപ്പെട്ട കെട്ടിടഭാഗങ്ങളിൽ വ്യാപാരം നടത്താനോ അവർക്ക് അനുമതി നിഷേധിക്കപ്പെടുകയാണ്. ഈ ബഫർസോണിനുപുറമേ സ്ഥലമുള്ളവർക്കാകട്ടെ തങ്ങളുടെ പുതുതായി നിർമ്മിക്കുന്ന വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്ന് ദേശീയപാതയിലെ സർവ്വീസ് റോഡുകളിലേയ്ക്ക് നേരിട്ട് പ്രവേശന മാർഗ്ഗം വേണമെങ്കിൽ 5വർഷത്തേയ്ക്ക് ഏകദേശം 3 ലക്ഷം രൂപ ഫീസ് നൽകേണ്ടിവരും. അതുകൂടാതെ

(ശേഷം 6–ാം പേജിൽ)

വികസനപദ്ധതികൾ ദേശീയപാതകളെ ചുങ്കപ്പാതകളാക്കുന്നു

(5–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

അത്തരം ഭൂമിയിൽ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നടത്തണമെങ്കിൽ ബിഒടി റോഡ് കമ്പനി ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഏജൻസിയിൽ നിന്നും അനുമതി വാങ്ങണം. അതിന് ഏകദേശം 2 ലക്ഷം രൂപ നൽകേണ്ടിവരും. കൂടാതെ അവർ തയ്യാറാക്കി നൽകുന്ന അനുമതി പത്രവുമായി ചെന്നാലും സർക്കാരിലേയ്ക്ക് 2 ലക്ഷം രൂപ കൂടി കെട്ടിയാലെ നിർമ്മാണാനുമതി ലഭ്യമാകൂ എന്നതാണ് ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥ.

ഈ റോഡുവികസനമാകട്ടെ, പാലക്കാട് മുതൽ ചേർത്തലവരെയുള്ള ഭാഗവും തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കുറച്ചുഭാഗവും ഒഴിച്ച് എവിടെയും നാലുവരിപ്പാതകളായി ഇന്നും വികസിച്ചിട്ടില്ല. സ്ഥലം പിടിച്ചെടുക്കാൻ കാണിച്ച ശുഷ്കാന്തി റോഡുവികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന് ഇല്ലായെന്നുള്ളതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. പലയിടങ്ങളിലും ഇന്നും രണ്ടുവരിപ്പാതയായിപോലും പരിവർത്തനപ്പെടുത്താൻ അധികാരികൾക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. എന്നിട്ടാണ് ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കാൻ എന്തോ ചെയ്തുവെന്ന അവകാശവാദം സിപിഐ(എം) നടത്തുന്നത്.

ബിഒടി റോഡുകൾ പൊതു റോഡുകളല്ല; ജനങ്ങളെ അത് നഗ്നമായി കൊള്ളയടിക്കുന്നു

കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളിൽ ആദ്യത്തെ ബിഒടി ടോൾപ്ലാസ വന്നത് തൃശ്ശൂർജില്ലയിലെ പാലിയേക്കരയിലാണ്. പിന്നീട് എറണാകുളംജില്ലയിലെ കുമ്പളത്തും മുളവുകാട്ടും ഇപ്പോൾ വടക്കഞ്ചേരിക്കടുത്ത് പന്നിയങ്കരയിലും ടോൾപ്ലാസ്സകൾ വന്നുകഴിഞ്ഞു. ഇരുപതിലേറെ ടോൾപ്ലാസ്സകൾ കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ നിറയാൻ പോവുകയാണ്. ഭീമമായ ടോളുകൾ കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ തടഞ്ഞ് ഗുണ്ടകളെപോലെ സ്വകാര്യ-വിദേശകമ്പനികൾ പണം പിഴിഞ്ഞെടുക്കുന്നു. ഇടക്കാലത്ത് ടോൾപ്ലാസ്സകളിൽ വാഹനങ്ങളുടെ വലിയ ക്യൂ പ്രത്യക്ഷപ്പെട്ടതിനെത്തുടർന്ന് വേഗത്തിൽ ചുങ്കംപിരിക്കാനായി ഫാസ്റ്റ് ടാഗുകൾ എന്ന പേരിൽ ചുങ്കം മുൻകൂട്ടി ഓൺലൈനായി പിരിച്ചെടുക്കാനുള്ള പദ്ധതി ആരംഭിച്ചു. ഫാസ്റ്റാഗ് സ്വന്തം ചെലവിൽ വാഹനങ്ങളിൽസ്ഥാപിക്കാൻവാഹന ഉടമ ബാധ്യസ്ഥനാണ്. ഏതെങ്കിലും കാരണവശാൽ ഫാസ്റ്റാഗിൽ ആവശ്യത്തിന് പണമില്ലാതിരിക്കുകയോ ഫാസ്റ്റാഗ് ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയാതെപോകുകയോ ചെയ്യുന്നവർക്ക് ഭീമമായി പിഴചുമത്താനും ഈ സ്വകാര്യകമ്പനികൾക്ക് നിയമപരമായ അവകാശം നൽകിയിരിക്കുന്നു. ഇനി ഈ ചുങ്കമെല്ലാം നൽകിയാലും റോഡുകളിൽ പെരുകുന്ന വാഹനങ്ങളും അശാസ്ത്രീയനിർമ്മാണം മൂലം ഓരോ ജംഗ്ഷനുകളിലുമുള്ള ട്രാഫിക് സിഗ്നലുകളിൽ രൂപപ്പെടുന്ന വാഹനക്കുരുക്കുകൾ സത്യത്തിൽ ഭീമമായ നികുതിക്കുപുറമേ ചുങ്കപ്പാതകളിൽ കൊള്ളയടിക്കപ്പെടുന്നവരുമായ ജനങ്ങളെ അങ്ങേയറ്റം അവഹേളിക്കുന്നവയുമാണ്. ഇതുകൂടാതെയാണ് ദേശീയപാതയിലെ നിയമലംഘനങ്ങളുടെ പേരിൽ ജനങ്ങളെ കൊള്ളയടിക്കാൻ കോടികൾ മുടക്കി സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്ന ക്യാമറകളും കഴുകൻ കണ്ണുകളുമായി നിൽക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരും. നിയമലംഘനമാകാം പിഴ നൽകിയാൽ മതിയെന്ന നിലപാടാണ് ഫലത്തിൽ സർക്കാരിനും.

> **നാഷണൽ മോണിറ്റൈസേഷൻ പൈപ്പ്ലൈൻ പദ്ധതിയിൽപെടുത്തി റോഡുകൾ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനുള്ള നരേന്ദ്രമോദിയുടെ ശ്രമങ്ങളെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് കുത്തകകളുടെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ എവ്വിധമാണ് ഭംഗിയായി നടത്തിക്കൊടുക്കാനാകുക എന്ന് കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കാണിച്ചുകൊടുക്കുകയാണ്.**

പുതുതായി വരുന്ന വാർത്ത അനുസരിച്ച് ചുങ്കപ്പാതയിൽ രണ്ട് ടോൾ ബൂത്തുകൾക്കിടയിൽ ചുങ്കം നൽകാതെ രക്ഷപെടുന്നവരെകുടുക്കാൻ കഴിയുന്ന പുതിയ സംവിധാനം വരും. ജിപിഎസ് എല്ലാ വാഹനങ്ങളിലും ഘടിപ്പിക്കാനും അവർ ചുങ്കപ്പാതയിൽ പ്രവേശിച്ച് ഉപയോഗിക്കുന്ന അത്രയും ദൂരത്തിന് ചുങ്കം ഓൺലൈനായി പിരിച്ചെടുക്കാനും കഴിയുന്നവിധം ടെക്നോളജി ഉപയോഗപ്പെടുത്താനും തങ്ങളുടെ കൊള്ളയുടെ പരിധിയിൽനിന്നും ആരെയും രക്ഷപെടുത്താതിരിക്കാനും ചുങ്കപ്പാതയുടെ മേൽ ആധിപത്യം സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്ന മുതലാളിമാർക്ക് കഴിയും.

സിപിഐ(എം)ന്റെയും കൂട്ടരുടെയും ഇടതുപക്ഷ നാട്യം തുറന്നുകാട്ടുന്ന ചുങ്കപ്പാതകൾ

നരേന്ദ്രമോദിയുടെയും സംഘപരിവാറിന്റെയും ആഗോളവൽക്കരണനയങ്ങളുടെയും എതിരാളികളാണെന്ന സിപിഐ(എം)ന്റെയും കൂട്ടരുടെയും നാട്യം ദേശീയപാതകളിൽവരുമ്പോൾ പൊഴിഞ്ഞുവീഴുന്നത് കാണാം. നാഷണൽ മോണിറ്റൈസേഷൻ പൈപ്പ്ലൈൻപദ്ധതിയിൽ പെടുത്തി സുഗമമായി റോഡ് സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടത്താനുള്ള നരേന്ദ്രമോദിയുടെയും കൂട്ടരുടെയും ശ്രമങ്ങൾക്ക് ഒത്താശപാടുകമാത്രമല്ല എത്ര ഭംഗിയായി ഈ സാമ്രാജ്യത്വ-മുതലാളിത്ത താൽപ്പര്യങ്ങൾ തങ്ങൾക്ക് നടത്തിക്കൊടുക്കാനാവുമെന്നും പിണറായിയും കൂട്ടരും കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളിൽ കാണിച്ചുകൊടുക്കുകയാണ്. ബിഒടി ചുങ്കപ്പാതകളും പിപിപി സംരംഭങ്ങളും മാത്രമേ ഇനി അടിസ്ഥാന വികസനരംഗത്ത് ബാക്കിയായുള്ളൂവെന്ന് അവർയാതൊരു മടിയുമില്ലാതെ വ്യക്തമാക്കുന്നു. തങ്ങളുടെ മുതലാളിത്ത അനുകൂല ഭരണനടപടികൾ ഒരു വശത്ത് അഭംഗുരം തുടരുമ്പോഴും തൊഴിലാളികളോടും സാധാരണക്കാരോടും അവർ കൂടെയുണ്ടെന്ന് പറയാൻ ലജ്ജ കാണിക്കുന്നതുമില്ല. രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളുടെയും ജീവിതത്തിലും പശ്ചാത്തലവികസനത്തിലും പൊതുറോഡുകൾ വഹിക്കുന്ന പങ്ക് എത്രമാത്രമാണെന്ന് അവർക്ക് അറിയാത്തതല്ല. പക്ഷേ റോഡുകൾ വലിയ ലാഭം കൊണ്ടുവരുമെന്നറിയുന്ന കുത്തക മുതലാളിമാരും കമ്പനികളും ഭരണാധികാരികളെ വിലയ്ക്കെടുത്തിരിക്കുന്നു. അവരുടെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ പുലരുമ്പോൾ ബഹുഭൂരിപക്ഷം ജനങ്ങളും കൊള്ളയടിക്കപ്പെടുന്നത് നാം കാണുകയാണ്. ചുരുക്കം ചിലരുടെ വികസനത്തിന്റെ കാഴ്ചയാണ് കോർപ്പറേറ്റ് വികസനം തരുന്നത്. അവിടെ വ്യവസ്ഥാപിത ഇടതുപക്ഷം അവരുടെ സോഷ്യൽഡെമോക്രാറ്റിക് അഥവാ വർഗ്ഗവഞ്ചനയുടെ മുഖം നഗ്നമായി പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നു.

എസ്‌യുസിഐ(സി) ഈ നയത്തിനെതിരായ പോരാട്ടത്തിൽ ജനങ്ങൾക്കൊപ്പമുണ്ട്. ദേശീയപാത സമരം സംസ്ഥാന വ്യാപകമാക്കിയെടുക്കാനും ശരിയായ ഡിമാന്റുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സമരസംഘടന രൂപപ്പെടുത്തിയെടുക്കാനും അവയെ കൂട്ടിയോജിപ്പിച്ച് പ്രക്ഷോഭം സംഘടിപ്പിക്കാനും സാധ്യമായ തലത്തിലെല്ലാം ശ്രമിച്ചു. ജനകീയ സമരത്തിന്റെ ശക്തി ബോധ്യപ്പെട്ട് ഒപ്പം ചേർന്ന വലിയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളും വ്യക്തികളിൽ പലരും പലഘട്ടങ്ങളിലായി സമരത്തെ വഞ്ചിക്കുകയും കൈയൊഴിയുകയും ചെയ്തു. അമിതമായ പ്രതീക്ഷയും പ്രലോഭനങ്ങളും ചിലപ്പോഴെങ്കിലും സമരത്തിന്റെ പാതയിൽനിന്നും ആളുകളെ അടർത്തിമാറ്റിയെടുക്കാനുള്ള അടവുകളായി അധികൃതർ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി. എങ്കിലും ആ പ്രക്ഷോഭം വരുംകാല സമരങ്ങൾക്കെല്ലാം ഒരു വലിയ പാഠപുസ്തകമായി മാറുകയാണ്. ആ പാഠങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളാതെ മറ്റൊരു സമരത്തിനും വിജയത്തിന്റെ പാതയിൽ മുന്നേറാൻ സാധിക്കില്ല. ■

തൃക്കാക്കര ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പ്

(1–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

ഹിതമായി നടത്താൻ ബിജെപി സർക്കാർ കൊണ്ടുവന്ന നയമാണ്. മുഴുവൻ തൊഴിലാളികളെയും കരാർ വ്യവസ്ഥയിൽ നിയമനം നടത്തിയ കെ സ്വിഫ്റ്റ് എന്ന പുതിയ കമ്പിനി നടപ്പാക്കിയത് കൃത്യമായും മോദി സർക്കാരിന്റെ ഫിക്സ്ഡ് ടേം എംപ്ലോയ്മെന്റ് എന്ന പദ്ധതിയാണ്. കേന്ദ്രസർക്കാർ മനുഷ്യത്വരഹിതമായി ഇന്ധന വില വർധനയിലൂടെ ജനങ്ങളെ കൊള്ളയടിക്കുമ്പോൾ അതോടൊപ്പം ചേർന്ന് വൻ നികുതി ഇടാക്കുകയാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. വൻകിട കുത്തകകൾക്ക് കൃത്രിമ വിപണി ഉറപ്പാക്കുന്നതിനായി, അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനരംഗത്ത് അതിരില്ലാത്ത മൂലധനനിക്ഷേപം എന്ന ഭരണനയത്തിൽ ഇരുകൂട്ടരും അഭേദ്യമായി ഐക്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ഈ മുതലാളിത്ത വികസന സങ്കൽപ്പത്തിന്റെ മകുടോദാഹരണമാണ് കെ റെയിൽ സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതി. ജനങ്ങളെ പണയപ്പെടുത്തി വാങ്ങിയെടുക്കുന്ന അതിഭീമമായ കടം സ്വകാര്യമൂലധനശക്തികളെ കൊഴുപ്പിക്കാൻ മാത്രം ലക്ഷ്യംവച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാണ്. കുടിയിറക്കപ്പെടുന്നവരെയും ബഫർ സോണുകളിൽപെട്ടുപോകുന്നവരെയും മാത്രമല്ല, കടമെടുപ്പിലൂടെ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുന്ന സാമ്പത്തികാഘാതത്തിന് സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളെയൊന്നാകെ ഇരകളാക്കുന്ന വിനാശ പദ്ധതിയാണിത്. കേരളത്തിന്റെ പാരിസ്ഥിതികമായ നിലനിൽപ്പുതന്നെ അസാദ്ധ്യമാക്കുന്നു. അതിനാൽ കെ റെയിൽ പദ്ധതി ഉൾപ്പടെയുള്ള കോർപ്പറേറ്റ് അനുകൂലനയങ്ങൾക്കെതിരെയാകണം വിധിയെഴുത്ത്.

തൃക്കാക്കര തെരഞ്ഞെടുപ്പ് ഫലം കേരള നിയമസഭയിലെ കക്ഷി ബലാബലത്തിൽ യാതൊരു മാറ്റവും സൃഷ്ടിക്കുവാൻ പോകുന്നില്ലെങ്കിലും പുരോഗമനത്തിന്റെ ദിശയിൽ പരിമിതമെങ്കിലും ചില നല്ല ഫലങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാനുള്ള സാധ്യത തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നൽകുന്നുണ്ട്. സംസ്ഥാനമെമ്പാടും ജനാധിപത്യ ജാഗ്രതയും ജനങ്ങളുടെ ഉണർവ്വും ഒരു പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ രൂപംസ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളപ്രതീക്ഷാനിർഭരമായ വേളയിലാണ് ഈ ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടക്കുന്നത്. ജനാധിപത്യത്തിന്റെ അർത്ഥപൂർണ്ണമായ നിലനിൽപ്പിനും വികാസത്തിനും വലിയ അളവിൽ ഉതകുന്ന ഐതിഹാസികമായ കെ റെയിൽ സിൽവർലൈൻ വിരുദ്ധ പ്രക്ഷോഭമാണത്. വികസനമെന്ന ബീഭൽസത ഒരു കോർപ്പറേറ്റ് അജണ്ടയാണെന്നും അതിന്റെ വക്താക്കളായി പ്രത്യക്ഷപ്പെടുന്നവർ സ്വകാര്യമൂലധനത്തിന്റെ ദാസന്മാരാണെന്നും പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ നേരനുഭവങ്ങളിൽ നിന്ന് ജനങ്ങൾ ഇന്ന് തിരിച്ചറിയുന്നു. ഈ പ്രക്ഷോഭം പകരുന്ന ഉയർന്ന രാഷ്ട്രീയ ഉൾക്കാഴ്ചയും ആത്മവിശ്വാസവും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ജനാധിപത്യ അന്തരീക്ഷത്തെ കൂടുതൽ പ്രശോഭിതമാക്കുന്നു. ജനങ്ങൾ-പ്രത്യേകിച്ച് സ്ത്രീകൾ-ഒരു പ്രബുദ്ധശക്തിയായി ഉയരുന്നതിന് കേരളം സാക്ഷ്യംവഹിക്കുകയാണ്. ഇപ്രകാരം അതീവപ്രധാനമായ ഒരു ദൗത്യമായി ഉയർന്നുവന്നിട്ടുള്ള സിൽവർലൈൻ വിരുദ്ധ പ്രക്ഷോഭത്തെ കൂടുതൽ കരുത്തുറ്റതാക്കാൻ ഈ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് വേള വിനിയോഗിക്കപ്പെടണം. പണത്തിന്റെ കുത്തൊഴുക്കും മത-ജാതി സമവാക്യങ്ങളും വ്യാമോഹം പടർത്തുന്ന കപട വാഗ്ദാനങ്ങളും രംഗം കൈയടക്കാൻ നടത്തുന്ന ശ്രമങ്ങളെ പിൻതള്ളിക്കൊണ്ട് തെരഞ്ഞെടുപ്പിനെ രാഷ്ട്രീയപോരാട്ടമാക്കി മാറ്റിയെടുക്കാൻ സിൽവർലൈൻ വിരുദ്ധ പ്രക്ഷോഭം ഉൾപ്പടെയുള്ള ജനങ്ങളുടെ ജീവൽപ്രധാനമായ വിഷയങ്ങളെ തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ കേന്ദ്രസ്ഥാനത്ത് പ്രതിഷ്ഠിക്കണം.

ജനാധിപത്യത്തിൽ ജനങ്ങൾക്കുള്ള വിപുലമായ അധികാരം വിനിയോഗിച്ച് ബദൽ രാഷ്ട്രീയശക്തിയായി ഉയരാൻ അവരെ അടിമുടി പ്രാപ്തമാക്കുന്നത് ജനാധിപത്യപ്രക്ഷോഭം ഒന്നുമാത്രമാണ്. ജാതി-മത-വിഭാഗീയതകൾക്കും എല്ലാത്തരം സങ്കുചിതത്വങ്ങൾക്കും അതീതമായി ഐക്യപ്പെടാൻ ജനങ്ങളെ ജനാധിപത്യ സമരം പരിശീലിപ്പിക്കും. മുതലാളിത്ത നയങ്ങളുടെ പിറകിലെ വർഗ്ഗാഭിലാഷങ്ങൾ സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾക്കുവരെ സ്വന്തം അനുഭവങ്ങളിലൂടെ തിരിച്ചറിയാൻ ഇടനൽകുന്ന പ്രക്ഷോഭരാഷ്ട്രീയം വളർന്നുവരാൻ സഹായകരമായ നിലപാട് യഥാർത്ഥ ഇടതുപക്ഷവിശ്വാസികൾ സ്വീകരിക്കണം. എങ്കിൽ മാത്രമേ എണ്ണമറ്റ ജീവിതയാതനകളുടെ മൂലകാരണമായ മുതലാളിത്തവ്യവസ്ഥയെ സ്ഥാനഭ്രഷ്ടമാക്കാനുള്ള രാഷ്ട്രീയമുന്നേറ്റം ശക്തിപ്പെട്ടുവരൂ. അതിനാൽ ജനാധിപത്യ പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയത്തെ പ്രാണനുതുല്യം നെഞ്ചോട് ചേർത്തുനിർത്താൻ ഏവരോടും പ്രത്യേകിച്ച് ഇടതുപക്ഷ വിശ്വാസികളോട് ഞങ്ങൾ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ■

കെഎസ്ആർടിസി: പ്രതിസന്ധിയുടെ ഉത്തരവാദികൾ മാനേജുമെന്റും സർക്കാരുകളും

കെഎസ്ആർടിസിയുടെ തകർച്ച പൂർണ്ണമാക്കുന്ന കെ സ്വിഫ്റ്റ്

(1-ാം പേജിൽ നിന്ന്)

മില്ലെന്നാണ് പറയുന്നത്. രണ്ടു കോടി രൂപ കൂടി ദിനംപ്രതി അധികമുണ്ടാക്കിയില്ലെങ്കിൽ സ്ഥിതി കഷ്ടത്തിലാകുമെന്ന് ഭീഷണിപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

കെഎസ്ആർടിസി നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധിയുടെ ഉത്തരവാദികൾ മാനേജുമെന്റും സർക്കാരുകളും മാത്രമാണ്

ഇപ്പോൾ നടക്കുന്ന പ്രചാരണങ്ങൾപോലെ തീരെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ പറ്റാത്തവിധം തകർന്ന ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണോ കെഎസ്ആർടിസി? ഈ സ്ഥാപനത്തിലെ തൊഴിലാളികൾ പ്രത്യേകിച്ചും, ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സ്റ്റാഫുകളായ കണ്ടക്ടർ, ഡ്രൈവർ, മെക്കാനിക്കൽ, മിനിസ്റ്റീരിയൽ വിഭാഗക്കാർ ജോലി ചെയ്യാതെ ശമ്പളം പറ്റുന്നവരല്ല. അത്തരമൊരു പ്രചാരണം യഥാർത്ഥപ്രതികളെ രക്ഷപെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. ജീവനക്കാരുടെ കരുതലില്ലായ്മകൊണ്ടാണോ കെഎസ്ആർടിസി നഷ്ടത്തിലാകുന്നതും പ്രതിസന്ധിയിലാകുന്നതും? ഇതുപോലുള്ള ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തിന്റെ നയപരമായ കാര്യങ്ങൾ തീരുമാനിക്കുന്നതിൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് എന്ത് പങ്കാണുള്ളത്? മാനേജ്മെന്റ് തലത്തിൽ കൈക്കൊള്ളുന്ന നയങ്ങളും നടപടികളുമാണ് ഒരു സ്ഥാപനത്തെ മുന്നോട്ട് അല്ലെങ്കിൽ പിന്നോട്ട് നയിക്കുന്നതിന്റെ പ്രധാനകാരണം. സംസ്ഥാന ഗതാഗത വകുപ്പിന് കീഴിൽ, സിഎംഡിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ബോർഡ് ഓഫ് ഡയറക്ടേഴ്സാണ് നയരൂപീകരണത്തിനും നടത്തിപ്പിനും ചുക്കാൻ പിടിക്കുന്നത്. അതിൽ, അതത് ഭരണക്കാരുടെ ട്രേഡ് യൂണിയൻകാർക്കും രാഷ്ട്രീയക്കാർക്കുമാണ് മേൽക്കൈ ഉള്ളത്. അധികാരത്തിലോ പ്രതിപക്ഷത്തോ ഉള്ള രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെ അതതുകാലത്തെ നിക്ഷിപ്തതാൽപ്പര്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് മാത്രം നിലപാടെടുക്കുന്ന അംഗീകൃത ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതൃത്വങ്ങൾക്കും ഇതിൽ പങ്കുണ്ട്. തൊഴിലാളികളുടെ താൽപ്പര്യങ്ങളും അവകാശങ്ങളും സംരക്ഷിക്കുവാൻ ഈ ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതൃത്വങ്ങൾക്ക് താൽപ്പര്യമുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽത്തന്നെ കഴിയുന്നുണ്ടോ?

രാജ്യത്തെ എസ്ടിയുകളെ, പ്രത്യേകിച്ച് ആർടിസികളുടെ, ശരാശരി പ്രവർത്തന നിലവാരം വെച്ചുകൊണ്ടുവേണം കെഎസ്ആർടിസിയെയും വിലയിരുത്തേണ്ടത്. രാജ്യത്ത് രണ്ട് ആർടിസികളൊഴികെ എല്ലാം നഷ്ടത്തിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. അവയെല്ലാംതന്നെ നിലനിൽക്കുന്നത് അതത് സംസ്ഥാനസർക്കാരുകളുടെ സഹായത്താലാണ്. പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ചുരുങ്ങിയ ചെലവിൽ സുരക്ഷിത യാത്രാ സൗകര്യം പ്രദാനം ചെയ്യുക എന്ന പ്രഖ്യാപിത കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു അവശ്യസർവ്വീസായി സർക്കാരിന്റെ പൂർണ്ണ നിയന്ത്രണത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം ലാഭ-നഷ്ടത്തിന്റെ കണക്കിൽ മാത്രമല്ല മുന്നോട്ടു പോകേണ്ടത്. സാധാരണക്കാർക്ക് റോഡ് യാത്രാ സൗകര്യം നൽകുക എന്നത് സർക്കാരിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്, പൊതുഗതാഗതം അവശ്യസർവ്വീസ് ആണ്.

കെഎസ്ആർടിസിയുടെ നട്ടെല്ല് എന്ന് പറയാവുന്ന ഓപ്പറേറ്റിംഗ് വിഭാഗം ജീവനക്കാരുടെ പ്രവർത്തന വൈദഗ്ധ്യവും പ്രതിബദ്ധതയും ആർക്കുംചോദ്യംചെയ്യാൻ കഴിയാത്തത്ര ഉയർന്നതാണ്. ഏത് വിഷമകരമായ സാഹചര്യത്തെയും നേരിടാൻ കെൽപ്പുള്ളവരാണ് കെഎസ്ആർടിസി തൊഴിലാളികളെന്ന് പല സന്ദർഭങ്ങളിലും അവർ തെളിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓപ്പറേറ്റിംഗ് വിഭാഗം തൊഴിലാളികളുടെ ഇപ്പോഴത്തെ ജോലിഭാരം കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, അവർക്ക് ലഭിക്കുന്ന ശമ്പളം മറ്റേതൊരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായും തട്ടിച്ചുനോക്കിയാൽ വളരെ കുറഞ്ഞതാണ്. മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലും സ്ഥിതി വ്യത്യസ്തമല്ല. എന്നാൽ, സ്ഥാപനത്തിന്റെ പ്രതിസന്ധിയുടെ കാരണം തൊഴിലാളികൾക്കുമേൽ കയറ്റിവെക്കാനാണ് മാനേജ്മെന്റും സർക്കാരുകളും ഒളിഞ്ഞും തെളിഞ്ഞും ശ്രമിക്കുന്നത്.

163കോടി രൂപയാണ് 2022 ഏപ്രിൽ മാസത്തെ കെഎസ്ആർടിസിയുടെ വരുമാനം. അതായത്, പ്രതിദിനം 5.4കോടി രൂപ വരുമാനമുണ്ടാക്കുന്നവരാണ് കെഎസ്ആർടിസി തൊഴിലാളികൾ. അവരോടാണ് ശമ്പളം തരാൻ പണമില്ലെന്ന് പറയുന്നത്. ഒരു സ്ഥാപനത്തിന്റെ നിലനിൽപ്പിനുതന്നെ ആധാരമായ തൊഴിലാളികൾക്ക് ശമ്പളം നല്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് പറയുന്ന തൊഴിലുടമ അതിന്റെ നടത്തിപ്പിന് യോഗ്യതയില്ലാത്തവരാണ്. കെഎസ്ആർടിസി മാനേജ്മെന്റ് ആകട്ടെ, സർക്കാരിനു മുമ്പിൽ ഭിക്ഷാപാത്രവുമായി ചെന്ന് ശമ്പളം നൽകാൻ പണം തരൂ എന്ന് യാചിക്കുന്ന ദയനീയ കാഴ്ച സൃഷ്ടിച്ച് സഹതാപം പിടിച്ചുപറ്റാൻ ശ്രമിക്കുന്നു. വകുപ്പുമന്ത്രി പറയുന്നത് ശമ്പളം നൽകാൻ സർക്കാരിന് ബാദ്ധ്യതയില്ലെന്നും ഇനിയും പണം നൽകാൻ കഴിയില്ലെന്നുമാണ്. ശമ്പളത്തിന് പണം ചോദിച്ച് സർക്കാരിനെപ്രതിസന്ധിയിലാക്കരുതത്രെ. സർക്കാരും മന്ത്രിയുമെല്ലാം പറഞ്ഞും പറയാതെയും ശരങ്ങളയയ്ക്കുന്നത് തൊഴിലാളികൾക്ക് നേർക്കാണ്. അവർക്കുനേരെ മാത്രമാണ്.

ആർടിസി ആക്ട് 1950 അനുസരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന കെഎസ്ആർടിസിയുടെ നയപരമായ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുന്നതിനും നിർവ്വഹണം നടത്തുന്നതിനും പൂർണ്ണ ഉത്തരവാദിത്തം സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും, സിഎംഡി(ചെയർമാൻ ആന്റ് മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ) ഉൾപ്പെടയുള്ള ബോർഡ് ഓഫ് ഡയറക്ടേഴ്സിനുമാണ്. സ്ഥാപന ഉടമകളുടെ വ്യവഹാരങ്ങളിൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് ഒരു പങ്കുമില്ല. തൊഴിലാളി-തൊഴിലുടമബന്ധം നിലനിൽക്കുന്ന ഒരു സംഘടിത മേഖലാ വ്യവസായ സ്ഥാപനത്തിൽ തൊഴിലാളികളെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അദ്ധ്വാനശക്തി വിറ്റ് ഉപജീവനം നടത്താൻ മാത്രമുള്ള നിയോഗമേ ഉള്ളൂ. "ചുമരുണ്ടെങ്കിലേ ചിത്രം വരയ്ക്കാൻ കഴിയൂ, "മുണ്ട് മുറുക്കിയുടുക്കാൻ തയ്യാറാകുക" "എന്റെ സ്ഥാപനം എന്റെ അഭിമാനം" തുടങ്ങിയ മനോഹര സൂക്തങ്ങൾ കടുത്ത തൊഴിലാളി ചൂഷണത്തിനുള്ള മറയല്ലാതെ മറ്റൊന്നുമല്ല. നവലിബറൽ നയങ്ങൾ നടപ്പാക്കുന്ന തൊഴിലുടമകളുടെ തൊഴിൽ ചൂഷണത്തിന്റെ ആധുനിക മാനേജ്മെന്റ് തന്ത്രങ്ങളിൽ പെട്ടവയാണ് ഇവയെല്ലാം.

> **ആർടിസി ആക്ട് 1950 അനുസരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന കെഎസ്ആർടിസിയുടെ നയപരമായ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുന്നതിനും നിർവ്വഹണം നടത്തുന്നതിനും പൂർണ്ണ ഉത്തരവാദിത്തം സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും, സിഎംഡി(ചെയർമാൻ ആന്റ് മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ) ഉൾപ്പെടയുള്ള ബോർഡ് ഓഫ് ഡയറക്ടേഴ്സിനുമാണ്. സ്ഥാപന ഉടമകളുടെ വ്യവഹാരങ്ങളിൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് ഒരു പങ്കുമില്ല. പ്രതിസന്ധിയുടെ ഉത്തരവാദിത്തം മാനേജ്മെന്റിനും സർക്കാരിനുമാണ്.**

നിർഭാഗ്യവശാൽ, വലിയൊരു വിഭാഗം തൊഴിലാളികൾ കുറഞ്ഞ കാലത്തേയ്ക്കെങ്കിലും ഈ തന്ത്രങ്ങൾക്ക് ഇരയാകുന്നുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രധാന ഉത്തരവാദികൾ മാനേജ്മെന്റിന്റെ ഭാഗമായി മാറിയിരിക്കുന്ന ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതൃത്വങ്ങളാണ്. അവർ തങ്ങളുടെ നിക്ഷിപ്ത താൽപ്പര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി തൊഴിലാളികളെ തൊഴിലുടമകളുടെ തൊഴുത്തിൽ കെട്ടിക്കൊടുക്കുകയാണ്.

ഷെഡ്യൂളുകൾ വൻതോതിൽ വെട്ടി കുറയ്ക്കുന്നു; യാത്രാദുരിതത്തിൽ സാധാരണക്കാർ വലയുന്നു

ജീവനക്കാരും പെൻഷൻകാരും നേരിടുന്ന കടുത്ത പ്രയാസങ്ങൾക്കുപുറമെ ജനങ്ങളും കെഎസ്ആർടിസിയുടെ നയവൈകല്യങ്ങൾകൊണ്ട് വിവരണാതീതമായ ബുദ്ധിമുട്ടനുഭവിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ കെഎസ്ആർടിസിയെമാത്രം ആശ്രയിക്കുന്നവരും കെഎസ്ആർടിസി യാത്ര തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നവരുമായ ധാരാളം ആളുകളുണ്ട്. ഷെഡ്യൂളുകൾ വൻതോതിൽ വെട്ടിക്കുറച്ചതിനാൽ സൃഷ്ടിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള രൂക്ഷമായ യാത്രാക്ലേശം സാധാരണജനങ്ങളെ വലയ്ക്കുന്നു.

മലയാളികൾ കെഎസ്ആർടിസിയോട് ഒരു വൈകാരിക ബന്ധം പുലർത്തുന്നവരാണ്. കെഎസ്ആർടിസി മാത്രമുണ്ടായിരുന്ന ഗാട്ട് റൂട്ടുകളിലും ഉൾഗ്രാമങ്ങളിലേയ്ക്കുമുള്ള ബസ്സുകളിലും, അതിരാവിലെയും രാത്രി വൈകിയുമോടുന്ന ബസ്സുകളിലും പതിനായിരക്കണക്കിന് പാവപ്പെട്ട ജനങ്ങളാണ് സ്ഥിരമായി യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. പൊതുഗതാഗതത്തിന്റെ 26 ശതമാനമാണ് കെഎസ്ആർടിസിയുടെ പങ്കെങ്കിലും, റോഡ് ഗതാഗതരംഗത്ത് നിറഞ്ഞുനിൽക്കുന്നത് കെഎസ്ആർടിസിയാണ്. ശമ്പളത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള ജീവനക്കാരുടെ സമരമായാലും പെൻഷനുവേണ്ടിയുള്ള പെൻഷൻകാരുടെ സമരമായാലും സർവ്വീസിൽ തിരിച്ചുകയറാനുള്ള എംപാനൽ ജീവനക്കാരുടെ സമരമായാലും ജനങ്ങൾ ഇതിനെയെല്ലാം അകമഴിഞ്ഞ് പിന്തുണയ്ക്കുന്നത് ഈ കാരണത്താലാണ്.

ഗതാഗതരംഗത്തെ പൊതുമേഖലാ സംരംഭങ്ങളുടെ ചരിത്രം

കേരള സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ (കെഎസ്ആർടിസി) ചരിത്രം പഴയ തിരുവിതാംകൂർ ഗവണ്മെന്റിന്റെ കാലത്ത് 1938ൽ ആരംഭിച്ച ട്രാവൻകൂർ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിൽ(റ്റിഎസ്റ്റിഡി)നിന്ന് തുടങ്ങുന്നതാണ്. ശ്രീ ചിത്തിര തിരുനാൾ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തതും, ലണ്ടൻ പാസഞ്ചർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബോർഡിന്റെ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സൂപ്രണ്ട് ആയിരുന്ന ഇ.ജി.സാൾട്ടിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചതുമായ റ്റിഎസ്റ്റിഡി ആണ് പിന്നീട് ജനായത്ത സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത്, 1965 ഏപ്രിൽ 1ന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ആക്ട് 1950 പ്രകാരം, കേരള സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ (കെഎസ്ആർറ്റിസി) ആയത്. തുടക്കത്തിൽ 901 ബസ്സുകളും 661 ഷെഡ്യൂളുകളുമാണ് കെഎസ്ആർടിസിയ്ക്ക് ഉണ്ടായിരുന്നത്.

ഏതാണ്ട് ഇതേ കാലഘട്ടത്തിൽ തന്നെയാണ് ഇന്ത്യയിലെ വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടെയ്ക്കിംഗുകൾ(എസ്റ്റിയു) ആരംഭിക്കുന്നത്. ദേശീയ തലത്തിൽ റോഡ് ഗതാഗതയാത്രാസൗകര്യംഎസ്റ്റിയുകളിലൂടെ പൊതുമേഖലയിൽ കൊണ്ടുവന്നത് ഏവർക്കും ചെലവ് കുറഞ്ഞമെച്ചപ്പെട്ടയാത്രാസേവനം ലഭ്യമാക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ്. 1960-61 ൽ വെറും 28 എസ്റ്റിയുകളാണ് രാജ്യത്ത് ഉണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ 1990-91ൽ അത് 64 ആയി ഉയർന്നു. നിലവിലുള്ള എസ്റ്റിയുകൾ 4തരം സംവിധാനങ്ങളിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ആർടിസി ആക്ട് 1950 ന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുകൾ (25 എണ്ണം), ഇന്ത്യൻ കമ്പനീസ് ആക്ട് 1956 പ്രകാരമുള്ള കമ്പനികൾ(13 എണ്ണം), ഗവണ്മെന്റ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ(9 എണ്ണം), മുനിസിപ്പൽ അണ്ടർടേക്കിംഗ്സ് (7 എണ്ണം)ഇപ്രകാരമാണ് അവ.

ഇതിൽ ഏറ്റവും വ്യാപകമായി നടപ്പാക്കപ്പെട്ട സമ്പ്രദായം ആർടിസി ആക്ട് 1950 അനുസരിച്ചുള്ള കോർപ്പറേഷൻ രീതിയാണ്. കേന്ദ്രഗവണ്മെന്റിന്റെ മൂലധന സഹായം ഉണ്ടെന്നതാണ് സംസ്ഥാനങ്ങൾ ഇത് സ്വീകരിക്കാൻ കാരണമായത്. ആർടിസിആക്ട് 1950 അനുസരിച്ച് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനാണ് കോർപ്പറേഷന്റെ നിയന്ത്രണാധികാരം. രാജ്യത്തുള്ള 25 കോർപ്പറേഷനുകളിൽ താരതമ്യേന നല്ല നിലയിൽ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നത് ആന്ധ്രപ്രദേശ്, ഗുജറാത്ത്, രാജസ്ഥാൻ എന്നീ ആർടിസികളാണെന്ന് ഒരു പഠനം പറയുന്നു(ഇന്റർനാഷണൽ ജേർണൽ ഓഫ് അപ്ലൈഡ് ബിസിനസ് ആന്റ് ഇക്കണോമിക് റിസേർച്ച് ഡിസംബർ 2017). വിവിധ കോർപ്പറേഷനുകളുടെ നിലവാരം തമ്മിൽ വലിയ അന്തരമാണുള്ളത്. ബസ്സുകളുടെ ഉൽപ്പാദന ക്ഷ

(ശേഷം 8-ാം പേജിൽ)

കെഎസ്ആർടിസി: ശമ്പളവും പെൻഷനും മുടങ്ങാതെ നൽകുക

(7–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

മത കണക്കിലെടുത്താൽ, ബീഹാർ എസ്ആർടിസിയുടെ നാല് മടങ്ങ് കൂടുതലാണ് രാജസ്ഥാൻ എസ്ആർടിസിയുടേത് (2010–11). ബസ് പ്രൊഡക്ടിവിറ്റി വളർച്ചയുടെ നിരക്കിന്റെ കാര്യത്തിൽ ആന്ധ്രപ്രദേശ് 15.1 ശതമാനം കൈവരിക്കുമ്പോൾ കെഎസ്ആർടിസി 0.75% എന്ന ഏറ്റവും താഴ്ന്ന നിരക്കാണ് കാണിക്കുന്നത്. കമ്പനികളെന്ന നിലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നവയുടെ പ്രകടനവും കോർപ്പറേഷനുകളിൽ നിന്നും മെച്ചപ്പെട്ടതല്ലെന്നാണ് കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നത്. എല്ലാ കമ്പനികളുടെയും ശരാശരി വരുമാനത്തിലും കവിഞ്ഞാണ് ശരാശരി ചെലവ് എന്ന് കാണുന്നുണ്ട്.

ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റൽ അണ്ടർടേക്കിംഗ്സ് എന്ന മൂന്നാമത്തെ ഇനം എസ്ടിയു ജനായത്ത ഭരണത്തിന്റെ ആദ്യദശകങ്ങളിൽ നിലവിൽ വന്നവയാണ്. പഞ്ചാബ്, ഹരിയാന, സിക്കിം, നാഗാലാന്റ് തുടങ്ങിയ സംസ്ഥാനങ്ങളിലായി 9 എസ്റ്റിയുകളാണ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളായി രാജ്യത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ ആന്ധ്രപ്രദേശിലെ ജഗ്മോഹൻ റെഡ്ഡി ഗവണ്മെന്റ് തൊഴിലാളികളുടെ ആവശ്യം പരിഗണിച്ച് എപിആർടിസിയെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റാക്കി മാറ്റിയിട്ടുണ്ട്. ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റാക്കി മാറ്റുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന പ്രത്യേകത, സാമ്പത്തിക കാര്യങ്ങൾ മുഴുവൻ ഗവണ്മെന്റ് ട്രഷറിയിലൂടെ ആയിരിക്കുമെന്നതും, സ്ഥിരം ജീവനക്കാർ എല്ലാം ഗവണ്മെന്റ് ജീവനക്കാർ ആയിരിക്കുമെന്നതുമാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഒരു വകുപ്പെന്ന നിലയിൽ മറ്റ് സർക്കാർ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റുകളുടെ പ്രവർത്തന രീതിയിൽ തന്നെയാണ് ഇത് പ്രവർത്തിക്കുക. നാലാമത്തെതായ മുനിസിപ്പൽ അണ്ടർടെയ്ക്കിംഗ്സ് ആകട്ടെ, മുനിസിപ്പൽ ഏരിയായിലെ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി നഗരങ്ങളെ കേന്ദ്രീകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്നതാണ്.

പൊതുവിൽ രാജ്യത്തെ എസ്റ്റിയുകളിൽ ഒഎസ്ആർടിസിയും യുപിഎസ്ആർടിസിയും മാത്രമാണ് ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിച്ചതായി 2014–15 ലെ കണക്കുകളിൽ കാണുന്നത്. മറ്റെല്ലാം വലിയ സാമ്പത്തിക നഷ്ടത്തിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. എന്നാൽ, എസ്റ്റിയുകളുടെ വിശകലനത്തിൽ നിന്നും ഒരു കാര്യം കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഉയർന്ന ബസ്സ് ചാർജ്ജ് നിരക്കുകൊണ്ട് ഉയർന്ന ലാഭം ഉണ്ടാക്കുവാൻ കഴിയില്ല എന്നതാണത്. ഒഎസ്ആർടിസിയെക്കാൾ ഉയർന്ന ചാർജ്ജ് നിരക്കുള്ള പല സംസ്ഥാന ആർടിസികളും നഷ്ടത്തിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്.

മിക്കവാറും എല്ലാ ആർടിസികൾക്കും പ്രൈവറ്റ് ബസ് ഓപ്പറേറ്റേഴ്സിന്റെ കടുത്ത മത്സരത്തെ നേരിടേണ്ടി വരുന്നു. നിലവിൽ രാജ്യത്തെ 90%ലധികം ബസ്സുകളും സ്വകാര്യ ഓപ്പറേറ്റർമാരുടെ ഉടമസ്ഥതയിലാണ്. പൊതു റോഡ്യാത്രാ സൗകര്യത്തിലെ ആർടിസികളുടെ പങ്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും നിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുകയും സുതാര്യവും സൂക്ഷ്മവുമായ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കുകയും അഴിമതിരഹിതവും ശക്തവുമായ മാനേജ്മെന്റ് സംവിധാനം സൃഷ്ടിക്കുകയും ഏറ്റവുമുപരി ജനങ്ങളുടെ പൊതുതാൽപ്പര്യത്തിന് പരമപ്രാധാന്യം കൽപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന നിലയിലേയ്ക്ക് ആർടിസികളുടെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തണമെന്ന് പല പഠനങ്ങളും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്.

തൊഴിലാളികളെയും സാമൂഹ്യഉത്തരവാദിത്തത്തെയും തിരസ്കരിച്ച സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ട്

കെഎസ്ആർടിസി എന്ന സ്ഥാപനത്തെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഒരു ബാദ്ധ്യതയെന്ന നിലയിലാണ് അവതരിപ്പിക്കുകയും ചർച്ച ചെയ്യുകയും ചെയ്യുന്നത്. കെഎസ്ആർടിസിയെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ അനേകം പദ്ധതികളും കമ്മീഷനുകളും സർക്കാർ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ എൽഡിഎഫ് സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് കെഎസ്ആർടിസിയെ അടിമുടി പരിഷ്ക്കരിച്ച് രക്ഷപ്പെടുത്താൻ(?) വേണ്ടി സർക്കാർ നിയോഗിച്ച പ്രൊഫ.സുശീൽ ഖന്നയുടെ റിപ്പോർട്ടാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. ഈ റിപ്പോർട്ടിനെപ്പറ്റി ധാരാളം വിമർശനങ്ങൾ ഉയർന്നിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത്, പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ചെലവ് കുറഞ്ഞതും സുരക്ഷിതവുമായ റോഡ് ഗതാഗതസൗകര്യം ഒരുക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യം മുൻനിർത്തി പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിൽ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ പങ്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളൊന്നുമില്ല എന്നതാണ്. പകരം, കൂടുതൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനും ഔട്ട്സോഴ്സിംഗിനും ഊന്നൽ നൽകുന്ന എന്നതുമാണ്.

കേരള സർക്കാരിന്റെ 24/09/2016 ലെ ഒരു ഉത്തരവ് പ്രകാരം ഏൽപ്പിക്കപ്പെട്ട ഖന്ന കമ്മിറ്റിയുടെ ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ട് 2017 ഫെബ്രുവരിയിൽ നൽകുകയുണ്ടായി. ഈ ഡ്രാഫ്റ്റ് റിപ്പോർട്ടിന്റെ ഉദ്ദേശ്യമായി കമ്മിറ്റി പറയുന്നത്, കമ്മീഷൻ അതിന്റെ ഫൈനൽ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിനിടയിൽതന്നെ മാനേജ്മെന്റിന് ഇടക്കാല നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളാനും ആസൂത്രണം ചെയ്യുവാനും കഴിയണമെന്നതാണ്. മൂന്ന് വർഷമായി ഓഡിറ്റ് ചെയ്യപ്പെടാത്ത കണക്കുകളും 2012–13വരെയുള്ള ചില ഡാറ്റയും വച്ചുകൊണ്ടാണ് ഈ ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ട് ഉണ്ടാക്കിയതത്രേ. ദീർഘകാല ലീവിൽ പോയ ജവനക്കാരെ തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരികയോ ഒഴിവാക്കുകയോ ചെയ്യുക, നിലവിലുള്ള അഞ്ച് സോണുകളെ മനുഷ്യാധ്വാനത്തിന്റെയും വസ്തുവകകളുടെയും വിന്യാസത്തിൽ പൂർണ്ണ സ്വയംഭരണാവകാശമുള്ള മൂന്ന് ലാഭകേന്ദ്രങ്ങളാക്കി മാറ്റുക, സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ കൊണ്ടുവരിക, ബസ്–തൊഴിലാളി അനുപാതം 1:8ൽ നിന്നും ദേശീയ ശരാശരിയായ 1:5.5 ആക്കുക, ദീർഘ റൂട്ടുകളിൽ ഡ്രൈവർ-കം-കണ്ടക്ടേഴ്സ് നടപ്പാക്കുക, ജില്ലയിൽ ഒന്ന് എന്ന നിലയിൽ വർക്ക്ഷോപ്പുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുകയും നവീകരിക്കുകയും ചെയ്യുക, വായ്പയെടുക്കൽ യുക്തിസഹമാക്കുക, വായ്പാ പലിശ 13.5%ൽ നിന്നും 10%ൽ താഴെയാക്കുക തുടങ്ങിയ ഒട്ടേറെ നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ടിൽ സുശീൽഖന്ന മുന്നോട്ടുവച്ചത്. പുരാതനമായ ഭരണനിർവ്വഹണ ഘടന മാറ്റി ഗതാഗതം, ധനകാര്യം, മാനേജ്മെന്റ് രംഗത്ത് വിദഗ്ധരെ കൊണ്ടുവരേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്നും അദ്ദേഹം പറയുന്നുണ്ട്.

ട്രേഡ് യൂണിയൻകാർ, ജനപ്രതിനിധികൾ, ഉപഭോക്താക്കൾ തുടങ്ങിയവരുടെ നിലവിലുള്ള ബോർഡിനൊപ്പം ദ്വിതല ബോർഡ് ഘടന കൊണ്ടുവരികയും അതിനെ 'കെഎസ്ആർടിസി അഡ്വൈസറി ബോർഡ്' എന്ന് നാമകരണം ചെയ്യണമെന്നും അന്തിമ റിപ്പോർട്ട് പറയുന്നു. കെഎസ്ആർടിസിയെ മാർക്കറ്റ് അധിഷ്ഠിത സംഘടനയാക്കണമെന്നും റിപ്പോർട്ടിൽ നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കെഎസ്ആർടിസിയിൽ കൊണ്ടുവന്ന നടപടികൾ സ്ഥാപനത്തെ കൂടുതൽ പ്രതിസന്ധിയിലാക്കി. നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഭരണനിർവ്വഹണ സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർന്ന ശമ്പളം പറ്റുന്ന കുറെ പ്രൊഫഷണലുകളെയും വിദഗ്ധരെയും നിയമിച്ചു എന്നതിനപ്പുറം പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിൽ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ പങ്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുവാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളൊന്നും അതിൽ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല.

സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കെഎസ്ആർടിസിയിൽ കൊണ്ടുവന്ന നടപടികൾ ഏതാണ്ട് എല്ലാംതന്നെ സ്ഥാപനത്തെ കൂടുതൽ പ്രതിസന്ധിയിലാക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഭരണനിർവ്വഹണ സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർന്ന ശമ്പളം പറ്റുന്ന കുറെ പ്രൊഫഷണലിസ്റ്റുകളെയും വിദഗ്ധരെയും നിയമിച്ചു. ഇവയുൾപ്പെടെ രാഷ്ട്രീയ താൽപ്പര്യങ്ങൾക്ക് ഊന്നൽ നൽകി തയ്യാറാക്കിയതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട്. ഓപ്പറേറ്റിംഗ് ജീവനക്കാർക്കുമേൽ ജോലിഭാരം അടിച്ചേൽപ്പിക്കുക, അവർക്ക് കടുത്ത അസൗകര്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുക, അവരുടെ വരുമാനത്തിൽ വലിയ വെട്ടിക്കുറവ് വരുത്തുക തുടങ്ങിയവയാണ് ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേണിൽ മാറ്റം വരുത്തിക്കൊണ്ട് കൊണ്ടുവന്നത്. ബോഡിബിൽഡിംഗ് മുതൽ ടിക്കറ്റ് പ്രിന്റിംഗ് വരെ സ്വകാര്യകമ്പനികൾക്ക് ഔട്ട്സോഴ്സ് ചെയ്തു. ഡിപ്പോകളെ ലാഭകേന്ദ്രങ്ങളാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ വൻതോതിൽ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുകയും ബസ്സുകൾ സംസ്ഥാനത്തെ പല യാർഡുകളിലായി കൂട്ടമായി നിർത്തിയിട്ട് തുരുമ്പെടുക്കാൻ അനുവദിക്കുകയും ചെയ്തു. 2016ൽ 6056 ഷെഡ്യൂളുകളും 6231 ബസ്സുകളുമുണ്ടായിരുന്നത്, 2019(സെപ്തംബർ)ൽ 5136ഷെഡ്യൂളുകളും 5662ബസ്സുകളുമായി ചുരുങ്ങി. ഇപ്പോഴാകട്ടെ ഷെഡ്യൂളുകളുടെ എണ്ണം 3200നും 3500നും ഇടയിൽ മാത്രമാണ്. ഡീലക്സ്, എക്സ്പ്രസ്, ജൻറം ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെ 2800 ബസ്സുകൾ വെറുതെ നിർത്തിയിട്ട് തുരുമ്പെടുക്കാൻ വിട്ടിരിക്കുന്നു. ഇവയെല്ലാം ഓടിക്കണമെന്ന് കോടതി ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടും മൈലേജ് ഇല്ലെന്ന കാരണം പറഞ്ഞ് നിർത്തിയിടുകയാണ്. 7വർഷം മുമ്പുവരെ 1000/500 ബസ്സുകൾ വീതം എല്ലാ വർഷവും വാങ്ങി നിരത്തിലിറക്കിയിരുന്നു. എൽഡിഎഫ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഒരു ബസ്സുപോലും പുതുതായി വാങ്ങിയിട്ടില്ല.

വർക്ക്ഷോപ്പ് നവീകരണത്തിന്റെ പേരിൽ വർക്ക്ഷോപ്പുകളുടെ എണ്ണം വെട്ടിക്കുറച്ച് ജില്ലയിൽ ഒന്ന് എന്നാക്കി മാറ്റി. തന്മൂലം ചെറിയ റിപ്പയറിംഗ് വർക്കുകൾക്കുപോലും ബസ്സുകൾ ജില്ലയുടെ ഒരറ്റത്തുനിന്നും കിലോമീറ്ററുകൾ ഓടിച്ചുവന്ന് തിരിച്ച് പോകേണ്ടി വരുന്നു. ജില്ലാ വർക്ക്ഷോപ്പിലേയ്ക്ക് പൂൾചെയ്ത മെക്കാനിക്കുകളുടെ ബാഹുല്യത്തെ ഉൾക്കൊള്ളാൻ വർക്ക്ഷോപ്പുകൾക്ക് കഴിയാത്തതിനാൽ അവരെ വെറുതെ ഇരുത്തുകയോ, ലീവ് എടുപ്പിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നു. പണിയില്ലാത്ത മെക്കാനിക്കിനോട് ഒന്നുകിൽ പിരിഞ്ഞുപോകാനോ അല്ലെങ്കിൽ പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർ, ഡ്രൈവർ തുടങ്ങിയ പണികൾ ചെയ്യാനോ ആണ് ഉപദേശിക്കുന്നത്.

കെഎസ്ആർടിസിയെ തകർക്കുന്ന കെ സ്വിഫ്റ്റ്

കെഎസ്ആർടിസിയെ പൊളിച്ചടുക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയുള്ള ഏറ്റവും ഒടുവിലത്തെ പരിഷ്ക്കാരമാണ് കെസ്വിഫ്റ്റ്. ഇന്ത്യൻ കമ്പനീസ് ആക്ട് അനുസരിച്ച് രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ട ഒരു സ്വതന്ത്ര കമ്പനിയാണ് കെസ്വിഫ്റ്റ് ലിമിറ്റഡ് എന്നറിയപ്പെടുന്ന ഈ സംരംഭം. കെഎസ്ആർടിസിയുമായി ഒരു കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ടുകൊണ്ട് അതിന്റെ ദീർഘദൂര റൂട്ടുകളും സർവ്വീസും കെസ്വിഫ്റ്റ് കൈക്കലാക്കും. കിഫ്ബിയിൽ നിന്ന് വായ്പയെടുത്ത് പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നത് കൂടാതെ, സംസ്ഥാന പ്ലാൻ സ്കീമുകളിലൂടെയും കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാർ സ്കീമുകളിലൂടെയും പ്രൈവറ്റ് സ്പോൺസർഷിപ്പിലൂടെയും വാടക വ്യവസ്ഥയിലൂടെയും ബസ്സുകൾ കരസ്ഥമാക്കുമെന്നാണ് സ്വിഫ്റ്റ് പറയുന്നത്. സർക്കാരിന്റെ സമയാസമയങ്ങളിലുള്ള വ്യത്യസ്ത പ്ലാനും പദ്ധതികളും കെസ്വിഫ്റ്റിന് നടപ്പാക്കാമെന്നും പറയുന്നു. കമ്പനിയുടെ പ്രവർത്തന കാലാവധി 10 വർഷമാണ്. ഇപ്പോൾ കെസ്വിഫ്റ്റ് കരസ്ഥമാക്കുന്ന കെഎസ്ആർടിസിയുടെ ആസ്തിവഹകൾ കാലാവധി കഴിയുമ്പോൾ തിരിച്ചു നൽകുമത്രേ! ചുരുക്കത്തിൽ, കെഎസ്ആർടിസിയുടെ ടിക്കറ്റ് വരുമാനത്തിൽ വലിയ പങ്കുവഹിക്കുന്ന ദീർഘദൂര റൂട്ടുകളിൽ കിഫ്ബിയിൽ നിന്ന് വായ്പയെടുത്തും സർക്കാർ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ചും വാങ്ങുന്ന ബസ്സുകൾ സ്വതന്ത്ര കമ്പനിയായ സ്വിഫ്റ്റ് ഓടിക്കുകയാണ്.

ഈ സർവ്വീസ്സുകളിൽ നിന്നുമുള്ള വരുമാനം കെഎസ്ആർടിസിക്ക് നഷ്ടപ്പെട്ടു എന്ന് മാത്രമല്ല, ഈ റൂട്ടുകളിൽ ഓടിയ കെഎസ്ആർടിസി ബസ്സുകളിൽ ജോലിചെയ്തിരുന്ന ജീവനക്കാർക്ക് ജോലിയും നഷ്ടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. അവരോട് ഒന്നുകിൽ 5 വർഷത്തെ ലീവെടുത്ത് വീട്ടിലിരിക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ വിആർഎസ് എടുക്കുകയോ ചെയ്യാനാണ് നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്. കെഎസ്ആർടിസിയിൽ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സ്റ്റാഫിന് ഡ്യൂട്ടി ചെയ്യുന്നതിനനുസരിച്ചാണ് ശമ്പളം. ഡ്യൂട്ടി ഇല്ലെങ്കിൽ ശമ്പളവുമില്ല. കെഎസ്ആർടിസിയുടെ ഡിപ്പോകൾ, ബസ്സ്റ്റാന്റ് തുടങ്ങിയ എല്ലാ ഭൗതികസാഹചര്യങ്ങളും റൂട്ടുകളും ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കെസ്വിഫ്റ്റ് കമ്പനി സ്വ

(ശേഷം 9–ാം പേജിൽ)

നിർത്തിവെച്ച സർവീസുകൾ പുനഃരാരംഭിക്കുക; യാത്രാ ക്ലേശം പരിഹരിക്കുക

(8–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

തന്ത്രമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നു. അതിലെ ജീവനക്കാർ മുഴുവൻ മോഡി സർക്കാർ ആവിഷ്ക്കരിച്ച "ഫിക്സഡ് ടേം എംപ്ലോയ്മെന്റ്" എന്ന തൊഴിൽ വ്യവസ്ഥയനുസരിച്ച് നിയമിക്കപ്പെടുന്നവരാണ്. കേരളത്തിൽ ഈ കിരാതമായ തൊഴിൽ വ്യവസ്ഥ ആദ്യമായി കെഎസ്ആർടിസിയിലാണ് പിണറായി സർക്കാർ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. പതിറ്റാണ്ടുകളുടെ പ്രവൃത്തി പരിചയമുള്ള സമർത്ഥരായ കെഎസ്ആർടിസി ഡ്രൈവർമാരെ വീട്ടിലിരുത്തുകയും 715രൂപ ദിവസക്കൂലിക്ക് പുറമെ നിന്നുള്ള ഡ്രൈവർമാരെവച്ച് ബസ്സോടിക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടായിരിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ ദിനംപ്രതി പുറത്തുവരുന്നുണ്ട്.

പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളുടെ റൂട്ടിലൂടെയാണ് കെസ്വിഫ്റ്റ് ഓടിക്കുക എന്നാണ് ആദ്യം പറഞ്ഞിരുന്നതെങ്കിലും ആ റൂട്ടുകളൊന്നും തൊട്ടിട്ടില്ല. ഹൈക്കോടതി ഉത്തരവ് പ്രകാരം ജോലിയിൽ നിന്നും മാറ്റി നിർത്തപ്പെട്ട(Retrenchment) 7000ത്തോളം വരുന്ന എംപാനൽ ജീവനക്കാരിൽ നിന്നുമാണ് സ്വിഫ്റ്റിൽ നിയമനം നടത്തുക എന്നാണ് ആദ്യ സർക്കുലറിൽ പറഞ്ഞിരുന്നത്. എന്നാൽ, 80 ബസ്സുകൾ ഇറക്കിക്കൊണ്ട് സ്വിഫ്റ്റ് പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചപ്പോൾ ആ സർക്കുലർ തന്നെ മാറ്റി മറിക്കുകയും, 30,000 രൂപ അഡ്വാൻസ് വാങ്ങിക്കൊണ്ട് പുറമെ നിന്നുള്ളവരെ നിയമിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതിനെതിരെ കെഎസ്ആർടിസി വർക്കേഴ്സ് ഫെഡറേഷൻ കോടതിയെ സമീപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഐഡി ആക്ട് പ്രകാരം സ്ഥാപനത്തിലെ പുതിയ ഒഴിവിലേയ്ക്ക്, റിട്രെഞ്ച്മെന്റ് ചെയ്യപ്പെട്ട തൊഴിലാളികൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ അവർക്കാണ് മുൻഗണന നൽകേണ്ടത്. എന്നാൽ ഇതൊന്നും സ്വിഫ്റ്റ് പാലിക്കുന്നില്ല. സൂപ്പർക്ലാസ് സർവ്വീസുകളിൽ ജോലിചെയ്തിരുന്ന ഇൻസ്പെക്ടർമാരെ ഇപ്പോൾ സ്വിഫ്റ്റ് ബസ്സുകളിൽ യാത്രക്കാരുടെ ലഗേജുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിനും അവർക്ക് പാനീയങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുമൊക്കെയാണ് നിയോഗിക്കുന്നത് !

130 ബസ്സുകൾ കൂടി സ്വിഫ്ററ് ഉടൻ നിരത്തിലിറക്കുമത്രേ. സ്വിഫ്റ്റ് കൈക്കലാക്കുന്ന അത്രയും കെഎസ്ആർടിസി സർവ്വീസുകളിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് ജോലിയുമില്ലാതാകും. 2250 ഓളം വരുന്ന സൂപ്പർക്ലാസ് സർവ്വീസുകളിൽ നിന്നാണ് കെഎസ്ആർടിസിയുടെ പ്രധാന വരുമാനം. ഇത് സ്വിഫ്റ്റ് കൈയടക്കുന്നതോടെ അതിലെ ജീവനക്കാർക്ക് തൊഴിലില്ലാതാകും. കുറച്ച് ഓർഡിനറി, ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ ബസ്സുകൾ ഗ്രാമവണ്ടികളായും, തിരുവനന്തപുരംപോലുള്ള സിറ്റികളിലെ നഗരവണ്ടികളായും കെഎസ്ആർടിസി ഒരു "ലോ പ്രൊഫൈൽ" സ്ഥാപനമായി മാറുമെന്നർത്ഥം. ഏതാനും കാലത്തേയ്ക്കു കൂടി ഇത് മുടന്തി നീങ്ങിയേക്കാം. കുറച്ചു കഴിയുമ്പോൾ പുതിയ തന്ത്രങ്ങളുമായി അതിനെയും ബദൽ മാർഗ്ഗങ്ങളിലൂടെ ആക്രിയായി വലിച്ചെറിയും. നവ ലിബറൽ നയത്തിന്റെ തേരോട്ടത്തിൽ ഇതുതന്നെയാണ് സംഭവിക്കുക. ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ ഘട്ടം ഘട്ടമായി സ്വകാര്യമുതലാളിമാരുടെ കൈകളിലെത്തിക്കുകയാണ്. ഇത്, മോഡി സർക്കാരിന്റെ സ്വകാര്യവൽക്കരണ നടപടികളുടെതനിപകർപ്പുതന്നെയാണ്.

അഴിമതിയും പിടിപ്പുകേടും തലതിരിഞ്ഞ തീരുമാനങ്ങളും കെഎസ് ആർടിസിയെ തകർത്തു

കെഎസ്ആർടിസിയെ സഹായിക്കാനെന്ന പേരിൽ രൂപംകൊണ്ട കെടിഡിഎഫ്സി ഇന്ന് കെഎസ്ആർടിസിയെ കാർന്നു തിന്നുന്ന ഒരു "ഷൈലോക്കി"യൻ സ്ഥാപനമാണ്. കേരളത്തിലെ നാല് നഗരങ്ങളിലെ കണ്ണായ സ്ഥലങ്ങളിലുള്ള കെഎസ്ആർടിസി ഡിപ്പോകളുടെ ഭൂമിയിൽ കെടിഡിഎഫ്സി, ബിഒടി വ്യവസ്ഥയിൽ കെട്ടിപ്പൊക്കിയ കോൺക്രീറ്റ് സൗധങ്ങൾ മിക്കവാറും എല്ലാം തന്നെ വർഷങ്ങളായി പ്രേതഗേഹംപോലെ വെറുതെ കിടക്കുകയാണ്. അതിനുമപ്പുറം ബസ്സുകൾക്ക് പാർക്കുചെയ്യാൻ പോലുമുള്ള സ്ഥലം അനുവദിക്കാതെയാണ് ഈ വൻസൗധങ്ങൾ പണിതുയർത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിൽ നടന്ന കോടികളുടെ അഴിമതി മാത്രമല്ല, കെഎസ്ആർടിസിക്ക് അതിന്റെ ഭൂമിയിലുള്ള ഉടമസ്ഥതപോലും എന്ന് സ്ഥാപിച്ചു കിട്ടുമെന്ന് അറിയാനാകാത്തവിധം അന്യാധീനപ്പെട്ടു പോവുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഈ ഇടപാടിൽ എത്ര കോടികൾ ആരുടെയൊക്കെ കൈകളിലേക്ക് പോയി എന്നത് ഇനിയും കണ്ടെത്തേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കെഎസ്ആർടിസി നൽകുന്ന പലിശപ്പണം കൊണ്ട് തടിച്ചുകൊഴുത്ത ഒരു സ്ഥാപനം മാത്രമാണ് ഇന്ന് കെറ്റിഡിഎഫ്സി. ഇത്തരമൊരു സ്ഥാപനം എന്തു പ്രയോജനമാണ് കെഎസ്ആർടിസിക്ക് നേടിക്കൊടുത്തതെന്ന് വിശദീകരിക്കാൻ ആർക്കെങ്കിലുമാകുമോ?

മാനേജ്മെൻറ് ഇൻഫർമേഷൻ സിസ്റ്റം (എംഐഎസ്) ഏറ്റവും മോശമായിട്ടുള്ള സ്ഥാപനമാണ് കെഎസ്ആർടിസിയെന്ന് സുശീൽഖന്ന ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നു. അക്കൗണ്ടും അക്കൗണ്ടിംഗ് സിസ്റ്റവും കുത്തഴിഞ്ഞ അവസ്ഥയിലാണത്രെ. 2021 ഫെബ്രുവരിയിൽ പുറത്തുവന്ന ഒരു വാർത്തയനുസരിച്ച് 100.75 കോടിരൂപ 2010നും 12നും ഇടയിൽ കാണാതായിരിക്കുന്നു. എന്നാൽ, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കേസ് മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകാനോ വിജിലൻസിന് കൈമാറാനോ മാനേജ്മെൻറ് തയ്യാറാകാതെ അവസാനിപ്പിച്ചു എന്ന വാർത്തയാണ് ഏറെ ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്നത്. സർവീസിനിടയിൽ എവിടെയെങ്കിലും തട്ടി വണ്ടിയുടെ പെയിൻറ് അല്പം പോയാൽ ഡ്രൈവറിൽനിന്നും കനത്ത പിഴ വസൂലാക്കുന്ന കെഎസ്ആർടിസി മാനേജ്മെൻറ്, ഉന്നതതലത്തിൽ നടക്കുന്ന കോടികളുടെ ചോർച്ചയിൽ ഒരു അന്വേഷണം നടത്താൻ പോലും തയ്യാറാകാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണ്? ഇനി, മാനേജ്മെൻറ് തലത്തിൽ നടക്കുന്ന ഇത്തരം കവർച്ചകൾക്കും കാരണം തൊഴിലാളികളാണെന്ന് വരുമോ ?

അനേകം റിപ്പോർട്ടുകളും പഠനങ്ങളും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, അവയ്ക്കൊന്നിനും കെഎസ്ആർടിസിയുടെ പെരുകുന്ന കടത്തിന്റെയും നഷ്ടത്തിന്റെയും കാരണമെന്തെന്ന് കണ്ടെത്താനോ പ്രതിസന്ധികൾക്കൊന്നും പരിഹാരം കണ്ടെത്താനോ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. സർക്കാരും മാനേജ്മെന്റും ചേർന്ന് പെരുപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന വായ്പയുടെ പലിശ അടക്കാനാണ് കെഎസ്ആർടിസി തൊഴിലാളികൾ കഠിനാധ്വാനം ചെയ്തുണ്ടാക്കുന്ന വരുമാനത്തിലെ വലിയൊരു ഭാഗവും പോകുന്നത്. ഒരിക്കലും അവസാനിക്കാത്തതും നിരന്തരം വർധിക്കുന്നതുമായ ഈ വായ്പാകുരുക്കും പലിശപ്പിടുത്തവും അതേപടി നിലനിർത്തുവാൻ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു ലോബി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ 5വർഷത്തിനിടയിൽ കെഎസ്ആർടിസിയുടെ സഞ്ചിത നഷ്ടം ഇരട്ടിയിലധികമായെന്നും റവന്യൂവിന്റെ പകുതിയും വായ്പയുടെ പലിശയ്ക്കും മറ്റുമാണ് പോകുന്നതെന്നും സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്(27 ഫെബ്രുവരി 2019). ഈ ഭയാനകമായ വായ്പാക്കുരുക്കാണ് കെഎസ്ആർടിസിയുടെ പറയപ്പെടുന്ന സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയുടെ ഉറവിടം എന്ന് വ്യക്തമാണ്.

വരുമാനത്തിന്റെ 74 ശതമാനവും ഇന്ധനത്തിനും സ്പെയർ പാർട്സിനും വേണ്ടിയാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത് എന്നും, ഇത് കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാനാണ് ശ്രമിക്കുന്നതെന്നുമാണ് നിലവിലുള്ള ചെയർമാൻ ആന്റ് മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ പറയുന്നത്. പരമാവധി 3300 ബസ്സുകളേ ഇനി മുതൽ ഓടുകയുള്ളൂവെന്നും 1750 എണ്ണം റോഡിൽ നിന്നും പിൻവലിച്ചുവെന്നും ട്രാൻസ്പോർട്ട്മന്ത്രിആൻറണിരാജുവും പറയുന്നു. കോവിഡ് കാലത്ത് നിർത്തലാക്കിയ ഗ്രാമ പ്രദേശങ്ങളിലെ സ്റ്റേസർവീസ് ഒന്നും ഇപ്പോഴും പുനസ്ഥാപിച്ചിട്ടില്ല. ചുരുക്കത്തിൽ, നഷ്ടം കുറയ്ക്കാനെന്നപേരിൽ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ബസ്സുകൾപോലും നിരത്തിൽനിന്നും പിൻവലിച്ച് യാർഡുകളിൽ തുരുമ്പെടുക്കാൻ കൂട്ടിയിടുന്ന നയമാണ് മാനേജ്മെൻറ് കൈക്കൊള്ളുന്നത്. എന്നിട്ടും നഷ്ടത്തിന്റെ പഴി തൊഴിലാളികൾക്കാണ്.

> **കെഎസ്ആർടിസി നൽകുന്ന പലിശപ്പണം കൊണ്ട് തടിച്ചുകൊഴുത്ത ഒരു സ്ഥാപനം മാത്രമാണ് കെറ്റിഡിഎഫ്സി. കേരളത്തിലെ നാല് നഗരങ്ങളിലെ കണ്ണായ സ്ഥലങ്ങളിലുള്ള കെഎസ്ആർടിസി ഡിപ്പോകളുടെ ഭൂമിയിൽ കെടിഡിഎഫ്സി, ബിഒടി വ്യവസ്ഥയിൽ കെട്ടിപ്പൊക്കിയ കോൺക്രീറ്റ് സൗധങ്ങൾ പ്രേതഗേഹംപോലെ കിടക്കുകയാണ്. നിർമ്മാണത്തിൽ വൻഅഴിമതിയാണ് നടന്നിരിക്കുന്നത്. കെഎസ്ആർടിസിയുടെ ഭൂമിയും അന്യാധീനപ്പെട്ടുപോയിരിക്കുന്നു.**

തൊഴിലാളികൾക്ക് ശമ്പളവും വിരമിച്ചവർക്ക് പെൻഷനും നൽകാതെ സ്ഥാപനം നഷ്ടത്തിലാണെന്ന് വിളിച്ചുകൂവുന്ന മാനേജ്മെന്റും സർക്കാരും ചുരുങ്ങിയപക്ഷം ഒരു കാര്യമെങ്കിലും അംഗീകരിച്ചേ തീരൂ. നഷ്ടം ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിന് ഉത്തരവാദികൾ തൊഴിലാളികളല്ല, മാനേജ്മെന്റ് തന്നെയാണ് എന്നതാണത്. മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ച തീരുമാനങ്ങളെല്ലാം കൈക്കൊണ്ടത് മാനേജുമെന്റും അതിനെ നയിച്ച രാഷ്ട്രീയനേതൃത്വവുമാണ്. അവരാണ് ഇതിനുത്തരം പറയാൻ ബാധ്യതപ്പെട്ടവർ.

ജനസേവനലക്ഷ്യത്തിൽ ഉറപ്പിച്ചുനിർത്തിയും തൊഴിലാളികൾക്ക് ആത്മാഭിമാനത്തോടെ പണിയെടുക്കാനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിച്ചും കെഎസ്ആർടിസിയെ സംരക്ഷിക്കുക

മാനേജ്മെന്റിന്റെ തലതിരിഞ്ഞ നയങ്ങളും നടപടികളും കൊണ്ടുള്ള ഒട്ടേറെ പ്രതികൂല സാഹചര്യങ്ങൾക്കിടയിലും, പ്രതിമാസം 160-165 കോടി രൂപ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിൽ 90.38 കോടി രൂപയും ബാങ്ക് വായ്പ പലിശയ്ക്കാണ് പോകുന്നത്. 88.42 കോടി രൂപ ഡീസൽ വാങ്ങാനുള്ള ചെലവാണ്. ശമ്പളത്തിന് വേണ്ടി വരുന്നത് 82 കോടി രൂപയാണ്. വൻകിട ഉപഭോക്താവ് എന്ന നിലയിൽ എണ്ണക്കമ്പനികൾ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന ഉയർന്ന നിരക്കുമൂലം മാത്രം പ്രതിദിനം 83 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി കെഎസ്ആർടിസി നൽകേണ്ടി വരുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ ശക്തമായ ഇടപെടൽ സർക്കാർ തലത്തിൽ ഇനിയും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. നിലവിലുള്ള ബാങ്ക് വായ്പ മുഴുവൻ സർക്കാർ ഏറ്റെടുത്താൽ പലിശയിനത്തിൽ വലിയ തുക നഷ്ടപ്പെടുന്നത് ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയും. സുശീൽ ഖന്ന നിർദ്ദേശിക്കുന്നതുപോലെ കെഎസ്ആർടിസിയുടെ ആസ്തികൾ വിറ്റ് കടം വിട്ടുകയല്ല വേണ്ടത്. കാരണം, സർക്കാരാണ് സ്ഥാപനത്തിന്റെ നയപരമായ കാര്യങ്ങൾ തീരുമാനിക്കുന്നത്. കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഓരോ വർഷവും നിരത്തിലിറക്കിക്കൊണ്ടും, അന്തർ സംസ്ഥാന സർവ്വീസ്സുകളും ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളും കൈമോശം വരാതെ കാര്യക്ഷമമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടും, ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങൾ തൃപ്തിപ്പെടുത്തും വിധം ആധുനികവൽക്കരിച്ചുകൊണ്ടും കെഎസ്ആർടിസി കൊണ്ടുപോയാൽ ആശാവഹമായ ഫലം ഉണ്ടാകുമെന്ന് തീർച്ചയാണ്.

പെൻഷൻ ബാധ്യത പൂർണമായും സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കണം

പ്രതിമാസം പെൻഷന് ആവശ്യമായി വരുന്ന 68.54കോടി രൂപയുടെഉത്തരവാദിത്തംസംസ്ഥാന സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കണം. സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് യാത്രരംഗത്ത് ഒരായുസ്സിന്റെ നല്ലകാലം മുഴുവൻ സേവനമനുഷ്ഠിച്ച തൊഴിലാളികളുടെ പെൻഷൻ ബാധ്യത കെഎസ്ആർടിസിയുടെ ഉടമ എന്ന നിലയിൽ സർക്കാറിനാണ്. ദീർഘകാലം കെഎസ്ആർടിസിക്കു വേണ്ടി ജോലിചെയ്ത എംപാനൽഡ് ജീവനക്കാർക്ക് മുഴുവൻ കെഎസ്ആർടിസിയിൽ തന്നെ സ്ഥിരം ജോലി കൊടുക്കേണ്ട ബാധ്യത മാനേജ്മെന്റിനുണ്ട്. എംപാനൽഡ് ജീവനക്കാർ കെഎസ്ആർടിസി വർക്ക്ഫോഴ്സിന്റെ ഭാഗമായിരുന്നു. സ്ഥിര സ്വഭാവമുള്ള ജോലിയിൽ കരാർ ജോലിക്കാരെ നിയോഗിക്കുന്നത് കടുത്ത തൊഴിലാളി ചൂഷണമാണ്. എംപ്ലോയ്മെൻറ് എക്സ്ചേഞ്ച് വഴിയാണ് എംപാനൽകാരെ കെഎസ്ആർടിസിയിൽ നിയമിച്ച

(ശേഷം 10–ാം പേജിൽ)

കെഎസ്ആർടിസിയിൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് ആത്മാഭിമാനത്തോടെ പണിയെടുക്കാനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കുക

(9–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

ത്. അവരിൽനിന്നും അയ്യായിരം രൂപ ഡെപ്പോസിറ്റും വാങ്ങിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2013–14 ൽ മൊത്തം ജീവനക്കാരുടെ 28%വും എംപാനൽ ജീവനക്കാരായിരുന്നു. 2018–19 കളിലായി ഏഴായിരത്തിലധികം എംപാനൽ ജീവനക്കാരെ ഹൈക്കോടതി ഉത്തരവിനെ തുടർന്ന് ജോലിയിൽനിന്നും മാറ്റി നിർത്തി. അവർക്ക് തിരിച്ച് ജോലിയിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള കേസ് തിരുവനന്തപുരം ഇൻഡസ്ട്രിയൽ ട്രിബ്യൂണലിൽ നടക്കുകയാണ്. അന്തരിച്ച പ്രമുഖ ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാവ് സഖാവ് കെ.പി. കോസല രാമദാസ് കെട്ടിപ്പടുത്ത കെഎസ്ആർടിസി വർക്കേഴ്സ് ഫെഡറേഷൻ ആണ് ഈ തൊഴിലാളികളുടെ കേസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

പൊതുജനങ്ങൾക്ക് യാത്രാ സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുക്കേണ്ടത് ഏതൊരു ജനാധിപത്യ സർക്കാരിന്റെയും കടമയാണ്. അതിനാവശ്യമായ ഫണ്ട് പൊതുഖജനാവിൽനിന്നുതന്നെ നൽകണം. അത് ഒരിക്കലും അധികച്ചെലവോ ദുർച്ചെലവോ അല്ല. ചികിത്സയും വിദ്യാഭ്യാസവും പോലെതന്നെ ജനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കേണ്ട അവശ്യ സർവീസ്സാണ് യാത്രാസൗകര്യം. അതിൽ ലാഭ–നഷ്ടത്തിന്റെ ബാലൻസ് ഷീറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചും തൊഴിലാളികളെ കുറ്റം പറഞ്ഞും രക്ഷപ്പെടാൻ ഒരു സർക്കാരിനുമാവില്ല. സംസ്ഥാനത്തെ പൊതുറോഡ്ഗതാഗതത്തിൽ കെഎസ്ആർടിസി യുടെ പങ്ക് ഇപ്പോഴും ഏതാണ്ട് 26 ശതമാനം മാത്രമാണ്. ഇത് വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് മാത്രമേ സ്ഥാപനത്തെ ലാഭകരമാക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ എന്ന് ആർക്കും മനസ്സിലാകുന്നതാണ്. എന്നാൽ, ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാരും മാനേജ്മെന്റും യാതൊന്നും ചെയ്യുന്നില്ല. മാത്രമല്ല, നിരന്തരമായി ഷെഡ്യൂളുകൾ വെട്ടിക്കുറക്കുകയും സൂപ്പർ സർവ്വീസ്സുകൾ സംരക്ഷിക്കാൻ നടപടി എടുക്കാതിരിക്കുകയും പുതിയ ബസുകൾ നിരത്തിൽ ഇറക്കാതിരിക്കുകയുമാണ്.

കെഎസ്ആർടിസി ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം നൽകാൻ സർക്കാരിനു കഴിയില്ല എന്ന് പറയുന്ന എൽഡിഎഫ് സർക്കാരിന്റെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രിയുടെയും, ശമ്പളം ലഭിക്കുവാൻ 20 ദിവസം കഴിഞ്ഞിട്ടും തൊഴിലാളികളെ സ്ഥാപനത്തിന്റെ പ്രതിസന്ധി

പൊതുജനങ്ങൾക്ക് യാത്രാ സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുക്കേണ്ടത് ഏതൊരു ജനാധിപത്യ സർക്കാരിന്റെയും കടമയാണ്. അതിനാവശ്യമായ ഫണ്ട് പൊതുഖജനാവിൽനിന്നുതന്നെ നൽകണം. ചികിത്സയും വിദ്യാഭ്യാസവും പോലെതന്നെ ജനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കേണ്ട അവശ്യ സർവീസ്സാണ് യാത്രാസൗകര്യം. അതിൽ ലാഭ–നഷ്ടത്തിന്റെ ബാലൻസ് ഷീറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചും തൊഴിലാളികളെ കുറ്റം പറഞ്ഞും രക്ഷപെടാൻ ഒരു സർക്കാരിനുമാവില്ല.

ചൂണ്ടിക്കാട്ടി അടക്കിയിരുത്തുന്ന അംഗീകൃതപട്ടമുള്ള സിഐടിയു നേതൃത്വത്തിന്റെയും ഓർമ്മയിലേക്ക് യുഡിഎഫ് ഭരണകാലത്ത്, 2013 സെപ്റ്റംബർ 23ന്, സിഐടിയു സംസ്ഥാന സെക്രട്ടറി എളമരം കരീം ദേശാഭിമാനി പത്രത്തിൽ എഴുതിയ ലേഖനത്തിൽ നിന്നും ഒരു ഭാഗം ഉദ്ധരിക്കട്ടെ: "സർക്കാർ എല്ലാ വർഷവും കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ചെലവഴിക്കുന്ന വിദ്യാഭ്യാസസ്ഥാപനങ്ങൾ, സർക്കാർ ആശുപത്രികൾ, ജയിലുകൾ, കോടതികൾ, പോലീസ്സ് സ്റ്റേഷനുകൾ എന്നിവയെല്ലാം ലാഭമുണ്ടാക്കുന്ന സ്ഥാപനങ്ങളാണോ? ലാഭമില്ലാത്തതിന്റെ പേരിൽ ഇവയെല്ലാം അടച്ചുപൂട്ടി, സ്വകാര്യമൂലധന നിക്ഷേപത്തിന് വിട്ടുകൊടുത്താൽ സാധാരണക്കാരുടെ സ്ഥിതിയെന്താകും? സർക്കാർ ആശുപത്രികൾ ജനസേവനം നടത്തുമ്പോൾ, സ്വകാര്യ ആശുപത്രികൾ നടത്തി ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നവരില്ലേ? ഇവരെയാണോ നാം മാതൃകയാക്കേണ്ടത്? എല്ലാം ലാഭകരമായി മാത്രം നടത്തുക എന്ന ആശയം ദുരമൂത്ത മുതലാളിത്തത്തിന്റേതാണ്."

മേയ് 6ന് കെഎസ്ആർടിസി തൊഴിലാളികൾ നടത്തിയ പണിമുടക്കിൽ നിന്നും സിഐടിയു നേതൃത്വം വിട്ടുനിന്നു. എന്നാൽ, സിഐടിയു അംഗങ്ങളായ തൊഴിലാളികൾ പണിമുടക്കിൽ പങ്കെടുക്കുകയും ചെയ്തു. കെഎസ്ആർടിസിയിൽ തൊഴിലാളി വിരുദ്ധവും സ്ഥാപനത്തെ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുന്നതുമായ നടപടികളെയെല്ലാം സിഐടിയു പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. കെസ്വിഫ്റ്റിനെ സിഐടിയു സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. കേരളത്തെ തകർക്കുന്ന കെസ്വിഫ്റ്റും കെറെയിലും നടപ്പാക്കുന്ന കേരള സർക്കാരിന് അഭിവാദ്യങ്ങൾ അർപ്പിക്കുന്ന തിരക്കിലാണ് സിഐടിയു. കേന്ദ്ര ബിജെപി സർക്കാർ നടപ്പാക്കുന്ന നവലിബറൽ നയങ്ങളുടെ ചുവടുപിടിച്ചുള്ള കെ സ്വിഫ്റ്റ്, കെ റെയിൽ തുടങ്ങിയ കോർപ്പറേറ്റ് പദ്ധതികളും, തൊഴിൽരംഗത്ത്, മോദിയുടെ ലേബർ കോഡുകളിൽ പറയുന്ന 'ഫിക്സഡ് ടേം എംപ്ലോയ്മെന്റും', വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ 'ഈസ് ഓഫ് ഡൂയിങ് ബിസിനസും' പിണറായി സർക്കാർ കേരളത്തിൽ നടപ്പാക്കുകയാണ്. ചങ്ങാത്തമുതലാളിത്തത്തിന്റെ ഈ നയങ്ങളെയും നടപടികളെയുമാണ് സിഐടിയുവും എഐടിയുസിയും പാടിപ്പുകഴ്ത്തുന്നത്. ഇതുതന്നെയാണ് കെഎസ്ആർടിസിയിലെ തൊഴിലാളികൾ ഇന്ന് നേരിടുന്ന അന്തമില്ലാത്ത ദുരിതത്തിനും ദുരന്തത്തിനും കാരണം.

കെഎസ്ആർടിസിയെ സർക്കാർ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റാക്കുക

തൊഴിലാളികൾക്ക് ശമ്പളം കൊടുക്കാത്ത ഒരു സ്ഥാപനമായി കെഎസ്ആർടിസിയെ നിലനിർത്തുന്നതിനു പകരം, ആന്ധ്രാപ്രദേശ് സർക്കാർ ചെയ്തതുപോലെ സർക്കാർ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റാക്കി മാറ്റുകയാണ് വേണ്ടത്. കെഎസ്ആർടിസിയെക്കാൾ ബസ്സുകളും (12,027) തൊഴിലാളികളുമുള്ള (53,261) എപിആർടിസിയെ ജഗൻ മോഹൻ റെഡ്ഡി സർക്കാർ അധികാരത്തിലേറിയ ഉടനെ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റാക്കി പ്രഖ്യാപിക്കുകയുണ്ടായി.

എപിഎസ്ആർടിസി തൊഴിലാളികളിൽ നിന്നുണ്ടായ ആവശ്യത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഈ നടപടി. അതുകൊണ്ട് കെഎസ്ആർടിസിയെയും ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ആക്കുക എന്ന ആവശ്യം പരിഗണിച്ച് സർക്കാർ അത് അംഗീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകണം.

കെഎസ്ആർടിസിയെ സംരക്ഷിക്കാനായി തൊഴിലാളി–ബഹുജന ഐക്യം പടുത്തുയർത്തുക

കെഎസ്ആർടിസി തൊഴിലാളികൾ ശക്തമായ തൊഴിലാളി പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ കനൽവഴികൾ താണ്ടിയവരാണ്. അംഗീകാരമുള്ളവർ എന്ന ലേബലൊട്ടിച്ച ട്രേഡ് യൂണിയനുകൾ അവസരവാദത്തിന്റെയും നിയമവിധേയവാദത്തിന്റെയും പടുകുഴിയിൽവീണ് മാനേജ്മെന്റിന്റെ ഭാഗമായി മാറിയ ഇക്കാലത്ത് തൊഴിലാളികൾ വീണ്ടുവിചാരത്തിന് തയ്യാറാകണം. പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുമ്പോൾ സമരവും, ഭരണപക്ഷത്തിരിക്കുമ്പോൾ സമരപ്രഹസനവും എന്ന വഞ്ചനാപരമായ നിലപാടിനെ കർശനമായി തള്ളിക്കളയണം. ദേശസാൽകൃത ഗതാഗത സംവിധാനത്തെ തകർക്കുന്ന കെഎസ്ആർടിസി മാനേജ്മെന്റിന്റെയും ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിന്റെയും നയത്തിനെതിരെ ശക്തമായ പ്രക്ഷോഭത്തിന് തൊഴിലാളികൾ തയ്യാറാകണം. ഈ രംഗത്ത് നവലിബറൽ നയങ്ങൾ നടപ്പാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കൊണ്ടുവരുന്ന കെസ്വിഫ്റ്റ് പോലുള്ള സ്വകാര്യവൽക്കരണ നടപടികളെ കക്ഷിരാഷ്ട്രീയ പരിഗണനകൾക്ക് അതീതമായി, തൊഴിലാളിവർഗ്ഗ രാഷ്ട്രീയത്തിന്റെ അടിത്തറയിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ചെറുക്കണം. തൊഴിലാളികൾ എത്രനേരത്തെ ഇക്കാര്യം ഉൾക്കൊള്ളുകയും പ്രതികരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുവോ അത്രനേരത്തെ നമുക്ക് കെഎസ്ആർടിസിയെ രക്ഷിച്ചെടുക്കാനും ജനങ്ങളുടെ പൊതുസ്വത്താക്കി നിലനിർത്താനും കഴിയും. തൊഴിലാളികൾക്ക് വേതനവും, പെൻഷൻകാർക്ക് പെൻഷനും മുടക്കം കൂടാതെ ലഭിക്കാനുള്ള ആദ്യത്തെ ഉപാധി ഇതാണ്. തൊഴിലാളികളും ബഹുജനങ്ങളും ഐക്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് കെഎസ്ആർടിസിയെ സംരക്ഷിക്കാനും തൊഴിലാളികളുടെ അവകാശങ്ങൾ നിലനിർത്താനും വേണ്ടി സമരരംഗത്ത് ഇറങ്ങുകയാണ് വേണ്ടത്. ■

ഗസ്റ്റ് അധ്യാപകരുടെ അഖിലേന്ത്യ സമ്മേളനം

ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് ഗസ്റ്റ് അധ്യാപകർ നേരിടുന്ന തൊഴിൽ ചൂഷണം അവസാനിപ്പിക്കുക, റഗുലർ അധ്യാപകർക്ക് തുല്യമായ ശമ്പളവും ആനുകൂല്യങ്ങളും നൽകുക തുടങ്ങിയ ആവശ്യങ്ങൾ ഉന്നയിച്ച് മേയ് 8ന് ഡൽഹിയിൽ ഗസ്റ്റ് അധ്യാപകരുടെ പ്രഥമ ദേശീയ സമ്മേളനം നടന്നു. ആൾ ഇന്ത്യ കോളേജ് ആന്റ് യൂണിവേഴ്സിറ്റി ടീച്ചേഴ്സ് അസോസിയേഷൻ (നോൺ റഗുലർ) (എഐസിയുടിഎ(എൻആർ)) എന്ന അഖിലേന്ത്യാ സംഘടനയ്ക്ക് സമ്മേളനം രൂപം നൽകി. ഗൗരംഗാ ദേബനാഥ് ജനറൽ സെക്രട്ടറിയായി തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ടു. എഐസിയുടിഎ(എൻആർ) അഖിലേന്ത്യ കമ്മിറ്റി അംഗങ്ങളാണ് ചിത്രത്തിൽ.

ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസനയത്തിനെതിരെ ഒപ്പുശേഖരണം

ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസനയം 2020 പിൻവലിക്കണം എന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ആൾ ഇന്ത്യ ഡെമോക്രാറ്റിക് സ്റ്റുഡന്റ്സ് ഓർഗനൈസേഷൻ ദേശവ്യാപകമായി നടത്തുന്ന പ്രക്ഷോഭപരിപാടിയുടെ ഭാഗമായുള്ള ഒപ്പുശേഖരണ പരിപാടിയുടെ ജില്ലാതല ഉദ്ഘാടനത്തോടനുബന്ധിച്ച് കോട്ടയം ഗാന്ധി സ്ക്വയറിൽ നടന്ന പൊതുസമ്മേളനത്തിൽ എഐഡിഎസ്ഒ ജില്ലാ സെക്രട്ടറി ശാലിനി ജി.എസ്.പ്രസംഗിക്കുന്നു. ഒപ്പുശേഖരണത്തിന്റെ ഔപചാരിക ഉദ്ഘാടനം പ്രൊഫ.പി.എൻ തങ്കച്ചൻ നിർവഹിച്ചു. റലേഷ് ചന്ദ്രൻ അധ്യക്ഷത വഹിച്ചു. ആമി എസ്, ലക്ഷ്മി സദാനന്ദൻ, എസ്. അനന്തഗോപാൽ, ആർ.ജതിൻ, ആഷ്ന തമ്പി എന്നിവർ പ്രസംഗിച്ചു.

നട്ടെല്ലൊടിക്കുന്ന വിലക്കയറ്റത്തിനെതിരെ ജനങ്ങൾ സ്വന്തം പ്രക്ഷോഭസമിതികൾ സൃഷ്ടിക്കുക

അനുദിനം പെരുകുന്ന വിലകൾക്കുമുമ്പിൽ രാജ്യമെമ്പാടും ജനങ്ങൾ പ്രജ്ഞയറ്റ് നിൽക്കുകയാണ്. കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ ലാഭം പെരുപ്പിക്കാനായി കഴുത്തറപ്പൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്ന സർക്കാരുകൾ ജനങ്ങളുടെ അന്തമില്ലാത്ത ദുരിതങ്ങൾ കാണുന്നതേയില്ല. കൂടുതൽ നികുതികളും ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവുകളും നിർദ്ദാക്ഷിണ്യം ജനങ്ങൾക്കുമേൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന ക്രൂരതയിൽ അവർ ആനന്ദം കണ്ടെത്തുന്നു. വിലകൾക്കനുസരിച്ച് സാധാരണക്കാരുടെ കൂലിയോ ശമ്പളമോ വർധിക്കുന്നില്ല. ചികിൽസയടക്കമുള്ള ആവശ്യങ്ങൾപോലും മാറ്റിവെച്ചുകൊണ്ടാണ് ഭൂരിഭാഗം സാധാരണക്കാരും പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നത്.

ചെറുകിടവ്യാപാര-വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങൾ അടച്ചുപൂട്ടേണ്ടിവരുന്നു. കാരണം, അവരുടെ ഉപഭോക്താക്കളായ സാധാരണക്കാരന്റെ കൈയിൽ പണമില്ലാതെയായിരിക്കുന്നു. രണ്ടറ്റവും കൂട്ടിമുട്ടിക്കാൻ പെടാപ്പാടു പെടുന്ന ജനകോടികളെ പിഴിഞ്ഞ് ഏപ്രിൽ മാസത്തിൽ സൃഷ്ടിച്ച റെക്കോർഡ് ജിഎസ്ടി പിരിവിവെന്ന പകൽക്കൊള്ളയെ വൻനേട്ടമായി അവതരിപ്പിക്കുകയാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ. സംസ്ഥാനസർക്കാരാകട്ടെ, സമസ്ത മേഖലകളിലും ചാർജ്ജുകൾ വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ജനങ്ങളോട് യുദ്ധം പ്രഖ്യാപിക്കുന്നു. ന്യൂനപക്ഷം വരുന്ന അതിസമ്പന്നർക്ക് ആർഭാടത്തിൽമുങ്ങുന്നതിനായി ഭൂരിപക്ഷം വരുന്ന സാധാരണക്കാരന്റെ നട്ടെല്ലൊടിക്കുന്ന ഭരണകക്ഷികളും ജനങ്ങളുടെ പ്രതിഷേധത്തിന് സംഘടിതരൂപം നൽകാൻ ശ്രമിക്കാത്ത പ്രതിപക്ഷ പാർലമെന്ററി പ്രസ്ഥാനങ്ങളും ചേർന്ന് സംരക്ഷിക്കുന്ന മുതലാളിത്ത വ്യവസ്ഥിതി ജനങ്ങൾക്ക് നിത്യനരകമായി മാറിയിരിക്കുന്നു.

പെട്രോളിയം വിലവർദ്ധനവ് സൃഷ്ടിക്കുന്നത് ആഴമാർന്ന ജീവിതപ്രതിസന്ധി

ഇന്ധനവിലവർദ്ധനവ് ഇന്ത്യൻ സമ്പത്തികഘടനക്കുമേൽ ഏൽപ്പിക്കുന്ന കനത്ത ആഘാതങ്ങളിലൊന്ന് ആപൽക്കരമായ നിലയിലേക്ക് കുതിക്കുന്ന പണപ്പെരുപ്പമാണ്. ഇപ്പോൾ റിസർവ് ബാങ്ക് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള ഗൗരവതരമായ നടപടികൾ സാഹചര്യം എത്രമേൽ വഷളാകുന്നുവെന്നതിന്റെ സൂചനയാണ്. ഈ പണപ്പെരുപ്പമാകട്ടെ, ഇന്ധനവിലവർദ്ധനവ് സൃഷ്ടിക്കുന്ന സർവ്വവ്യാപകമായ വിലക്കയറ്റത്തിന്റെ അനന്തരഫലമാണുതാനും. സാമ്പത്തിക-സാമൂഹ്യരംഗത്ത് ഇത്രമേൽ കനത്ത അരാജകത്വവും പ്രതിസന്ധിയും വിതക്കുന്ന ഒന്നായി പെട്രോളിയം ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ വിലവർദ്ധനവ് മാറിയിട്ടും അത് ഗണിക്കുന്നില്ലെന്നുമാത്രമല്ല, വീണ്ടും പാചകവാതകത്തിന്റെ വില കുത്തനെ ഉയർത്തുകയാണുണ്ടായത്. ബൂർഷ്വാ സാമ്പത്തിക യുക്തി നിർദ്ദേശിക്കുന്ന പരിഹാരക്രിയകൾ പോലും തള്ളിക്കളഞ്ഞുകൊണ്ടാണ് പെട്രോളിയം ഉൽപ്പന്നങ്ങൾക്ക് അന്തംവിട്ട വിലവർദ്ധനവ് അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നത്. അതിഭീമമായ വിലക്കയറ്റം, ഇൻഡ്യൻ രൂപയുടെ മൂല്യം വൻതോതിൽ ഇടിക്കുമെന്ന മുന്നറിയിപ്പുകൾ യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നു എന്നതിന്റെ സൂചനയാണ് ഡോളറുമായുള്ള വിനിമയത്തിൽ, ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ തകർച്ചയെ ഇൻഡ്യൻ രൂപ മേയ് 10ന് നേരിട്ടത്. ശ്രീലങ്കൻ ഭരണാധികാരികളെപ്പോലെ തന്നെ ഒരു വിധ ആപത്സൂചനകൾക്കും ചെവി നൽകാതെ കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ കുറിപ്പടി പ്രകാരമുള്ള നയനടപടികളുമായി മോദി സർക്കാർ മുന്നോട്ടു പോകുകയാണ്. ജനങ്ങൾ ഇതിനുനൽകേണ്ടി വരുന്ന വില എത്രമേൽ കനത്തതായിരിക്കുമെന്ന് സങ്കൽപ്പിക്കുകപോലും സാധ്യമല്ല.

ജനങ്ങൾ ഇന്ന് അനുഭവിക്കുന്ന വിലക്കയറ്റത്തിന്റെ മുഖ്യകാരണങ്ങളിലൊന്ന് പെട്രോളിയം ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ ഭീമമായ വിലയാണ്. അഞ്ച് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ തെരഞ്ഞെടുപ്പുവേളയിൽ സർക്കാർ തന്നെ നിർത്തിവെച്ചിരുന്ന തുടർച്ചയായ പെട്രോളിയം വിലവർദ്ധനവ്, തെരഞ്ഞെടുപ്പു കഴിഞ്ഞതോടെ കയറൂരിവിട്ട അവസ്ഥയിലാണ്. യുക്രൈൻ യുദ്ധവും ലോകവിപണിയിലെ വിലയുമൊക്കെ കാരണമായി നിരത്തുമെങ്കിലും ഇന്ധനങ്ങളുടെ അന്യായവിലവർദ്ധനയ്ക്ക് ഇവയുമായി ബന്ധമില്ലെന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ നടപടികൾതന്നെ തെളിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2014-2015ൽ ലോകവിപണിയിൽ ക്രൂഡ് ഓയിലിന്റെ വില മൂന്നിലൊന്നായി താഴ്ന്നപ്പോഴും നികുതി ഉയർത്തിക്കൊണ്ട്, ഇൻഡ്യയിൽ പെട്രോളിന്റെ വില വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടേയിരുന്നത് ജനങ്ങൾ മറന്നിട്ടില്ല. ലോകവിപണിയിലെ വിലയിടിവിന്റെ വേള ഉപയോഗപ്പെടുത്തി അതിന്റെ ഒരു വിഹിതമെങ്കിലും ജനങ്ങൾക്ക് ആനുകൂല്യമോ ആശ്വാസമോ നൽകാൻ തയ്യാറാകാത്ത ക്രൂരത കാട്ടിയവർ ഇന്ന് നിരത്തുന്ന കാരണങ്ങൾ കണികപോലും വിശ്വാസയോഗ്യമല്ല. ലോകവിപണിയിലെ വിലയിടിവ് വഴി കേന്ദ്രസർക്കാർ അധികമായി മാത്രം നേടിയത് 8 ലക്ഷം കോടി രൂപയാണെന്ന ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്ന കണക്ക് പുറത്തുവന്നിരിക്കുന്നു.

ഒരു ലിറ്റർ പെട്രോളിന്റെ വിലയായ 100 രൂപയിൽ 55.61 രൂപയും കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾക്കുള്ള നികുതികൾ ആണെന്നുള്ളത്, ഒരു പിടിച്ചുപറിക്കാരന്റെ നിലയിലേക്ക് സർക്കാരുകൾ തരംതാണിരിക്കുന്നുവെന്ന് വ്യക്തമാക്കുന്നു. തെരഞ്ഞെടുപ്പിനുമുമ്പ് ജനത്തിന്റെ കണ്ണിൽ പൊടിയിടാനായി പേരിന് അൽപ്പം നികുതി കേന്ദ്രം കുറച്ചിരുന്നു. തെരഞ്ഞെടുപ്പിനു ശേഷം സർവ്വകാല റെക്കോർഡുകളും തകർത്ത് വിലകൾ കുതിക്കുകയാണ്. പാചകവാതക വില സിലിണ്ടറിന് 1000 രൂപ കടന്നിരിക്കുന്നു. കേരളസർക്കാരാകട്ടെ, ഒരു രൂപ പോലും നികുതി കുറയ്ക്കില്ല എന്ന ധാർഷ്ട്യപ്രഖ്യാപനവുമായി ജനങ്ങളെ വെല്ലുവിളിക്കുമ്പോൾ, രാജ്യത്തു തന്നെ ഏറ്റവും ഉയർന്ന വില നൽകുന്ന സംസ്ഥാനമായി കേരളം മാറുകയാണ്.

ഇതിനിടയിലാണ്, സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ ഇന്ധനനികുതി കുറച്ച് ജനങ്ങളുടെ ഭാരം കുറയ്ക്കണമെന്നും, ബിജെപി ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങൾ ഇതിനു തയ്യാറാകുന്നില്ലെന്നുമുള്ള രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്താവന, പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ വകയായി പുറത്തുവന്നത്. ഒരു കൊടുംകുറ്റവാളി നടത്തുന്ന ധാർമ്മികപ്രസംഗമായി മാത്രമാണ് ജനങ്ങൾ ഇതിനെ നോക്കിക്കണ്ടത്. നേരോ നെറിവോ വിശ്വസനീയതയോ തരിമ്പുമില്ലാത്ത ഒരു വഷളൻ പ്രസ്താവന താൻ നടത്തിയാൽ അത് തൊണ്ടതൊടാതെ ജനങ്ങൾ വിഴുങ്ങുമെന്ന് കണക്കുകൂട്ടുന്ന പ്രധാനമന്ത്രിയഥാർത്ഥത്തിൽ ജനങ്ങളെ മന്ദബുദ്ധികളും അൽപ്പജ്ഞാനികളുമെന്ന് പരിഹസിക്കുകയാണ്. പെട്രോളിയം ഉത്പന്നങ്ങൾക്ക മേൽ 100 ശതമാനത്തിനുമേൽ നികുതി ചുമത്തുന്ന രാജ്യത്തെ പ്രധാനമന്ത്രി, സ്വയം ചെയ്യേണ്ട കടമകൾ വിസ്മരിച്ചുകൊണ്ട്, വിഷയത്തിൽ രാഷ്ട്രീയം കലർത്തി തരംതാണ വർത്തമാനം പറയുകയാണ്.

വിലക്കയറ്റത്തിനും ചാർജ് വർദ്ധനവുകൾക്കുമെതിരെ അഖിലേന്ത്യ മഹിളാ സാംസ്കാരിക സംഘടന ആഹ്വാനം ചെയ്ത പ്രതിഷേധ വാരാചരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി കൊട്ടാരക്കരയിൽ നടന്ന ധർണ എഐഎംഎസ്എസ് അഖിലേന്ത്യ വൈസ് പ്രസിഡന്റ് ഷൈല കെ.ജോൺ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുന്നു.

സർവത്ര വിലക്കയറ്റം

പെട്രോളിയം ഉത്പന്നങ്ങളിൽ മാത്രമായി ഒതുങ്ങുന്ന ഒന്നല്ല വിലക്കയറ്റം. നിത്യോപയോഗസാധനങ്ങൾക്കും ഭക്ഷ്യവസ്തുക്കൾക്കുമെല്ലാം വില ഉയരുന്നതിനാൽ ആളോഹരി ഭക്ഷ്യധാന്യലഭ്യത ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും താഴ്ന്ന അളവിലേക്ക് പതിച്ചിരിക്കുന്നു. ചുരുക്കത്തിൽ ഉയർന്ന വില കാരണം ഭക്ഷ്യവസ്തുക്കൾ വാങ്ങാനാകാതെ പട്ടിണി കിടക്കുന്നവരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുകയാണെന്നാണ് സർക്കാരിന്റെ തന്നെ കണക്ക് വ്യക്തമാക്കുന്നത്.

നിർമ്മാണമേഖലയിലും വിലക്കയറ്റം എല്ലാ പരിധികളും ലംഘിക്കുന്നു. സിമന്റിനും സ്റ്റീലിനും മറ്റ് നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾക്കും റെക്കോർഡ് വിലയാണിപ്പോൾ. വൻകിട പദ്ധതികളൊഴികെയുള്ള നിർമ്മാണമേഖലയാകെ സ്തംഭിച്ചിരിക്കുന്നു. ഈ മേഖലയിൽ പണിയെടുക്കുന്ന ലക്ഷങ്ങൾക്ക് പണി നഷ്ടപ്പെട്ടു. സാധാരണക്കാരന് വീട് എന്ന സ്വപ്നം കൂടുതൽ അപ്രാപ്യമാകുന്നു. എന്നാൽ മറുവശത്ത് സർക്കാരുകൾ മുന്നോട്ട് വെക്കുന്ന വൻകിട പദ്ധതികൾക്ക് വാരിക്കോരി പണം ചെലവാക്കുന്നുണ്ട്. അടിസ്ഥാനസൗകര്യവികസത്തിനായുള്ള മുതൽമുടക്കിന്റെ പേരിൽ നിർമ്മാണവിഭവങ്ങൾ മാറ്റിവെക്കപ്പെടുമ്പോൾ, അതും വിലവർദ്ധനവിന് ഇടയാക്കുന്നു.

ജനത്തിന് ഇരുട്ടടി നൽകിയ മറ്റൊരു തീരുമാനമാണ് അവശ്യമരുന്നുകളുടെ വിലവർധനയ്ക്കുള്ള അനുമതി. വേദനസംഹാരികളും, ആന്റിബയോട്ടിക്കുകളും, പ്രമേഹമടക്കമുള്ള അസുഖങ്ങൾക്കുള്ള മരുന്നുകളും ഉൾപ്പടെ 850-ലധികം മരുന്നു സംയുക്തങ്ങളുടെ വില ഏപ്രിൽ തൊട്ട് ഉയർത്താനുള്ള അനുമതിയാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ നൽകിയിരിക്കുന്നത്. 2021-ലെ മൊത്തവില സൂചികയനുസരിച്ച് 10.8% വരെ വിലകൾ ഉയർത്താനാണ് അനുമതി. മരുന്നുനിർമ്മാതാക്കൾക്കു സന്തോഷം നൽകുന്ന ഈ കനത്ത വിലവർധന പക്ഷേ സാധാരണക്കാരന്റെ ജീവിതത്തെ തകർക്കുന്നതാണ്. കോവിഡ് മഹാമാരിക്കു ശേഷം, ജനങ്ങളൊന്നാകെ അനാരോഗ്യകരമായ ജീവിതാവസ്ഥയെ നേരിടുന്ന ഈ കാലഘട്ടത്തിലാണ് ഇങ്ങനെയൊരു നടപടി. ഉൽപ്പാദനത്തിനായുള്ള അസംസ്കൃതവസ്തുക്കളുടെ വിലയിലും ലഭ്യതയിലും പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെന്നതാണ് ഈ വിലവർദ്ധനയ്ക്കുള്ള കാരണമായി പറയുന്നത്. ഇവിടെ പ്രസക്തമായ ചോദ്യം, പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ അത് പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളുന്നതിനു പകരം, വിലകൾ കൂട്ടി ആ ഭാരം അപ്പാടെ ജനങ്ങളുടെ തലയിൽ കെട്ടിവെയ്ക്കുക എന്ന എളുപ്പവഴിയാണോ ഒരു ജനാധിപത്യസർക്കാർ സ്വീകരിക്കേണ്ടത്? മരുന്നുത്പാദന മേഖല നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ സ്വന്തം നിലയിൽ യാതൊന്നും ചെയ്യാതെ, പൊതുമേഖലയിലുണ്ടായിരുന്ന മരുന്ന്-വാക്സിൻ നിർമ്മാണം അവസാനിപ്പിച്ച്, സ്വകാര്യ മരുന്നുത്പാദകർക്ക് കൊള്ളലാഭമുണ്ടാക്കാനുള്ള അവസരം നൽകുന്നു. കുത്തകകൾക്കു വേണ്ടി മാത്രം ഭരിക്കുന്ന സർക്കാരുകളുടെ ഇത്തരം നയങ്ങൾ തന്നെയാണ് അനിയന്ത്രിതമായ വിലക്കയറ്റം സൃഷ്ടിക്കുന്നതും.

കോവിഡ് പ്രതിസന്ധി, അടച്ചുപൂട്ടൽ, അതിനു മുന്നേ തന്നെ, നോട്ടുനിരോധനം, ജിഎസ്ടി-ഇതൊക്കെ ചേർന്ന് രാജ്യത്തെ ചെറുകിട ഉത്പാദനരംഗത്തും, കാർഷികമേഖലയിലും, ചില്ലറ വിൽപ്പനമേഖലയിലും കടുത്ത പ്രതിസന്ധി സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിപണിയിലെ വർദ്ധിക്കുന്ന ആവശ്യത്തിനനുസരിച്ച് ചരക്കുകൾ വിലനിയന്ത്രിച്ച് സാധാരണക്കാരന്റെ കൈകളിലെത്തിക്കാനുള്ള പൊതുവിതരണ സംവിധാനത്തെ ഇന്ത്യയിൽ ഇന്ന് ഇല്ലാതാക്കുകയോ ദുർബലപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ആഗോളാടിസ്ഥാനത്തിൽ തന്നെ, കോവിഡ് മൂലം ദുർബലമായ ഉൽപ്പാദനപ്രക്രിയയെ, റഷ്യ-യുക്രൈൻ യുദ്ധം കൂടുതൽ അസ്ഥിരമാക്കുകയാണ്. ഇത് രാജ്യാന്തരകമ്പോളത്തിലെ ഉത്പന്നങ്ങളുടെ ലഭ്യതയെ ബാധിക്കുമെന്ന ഭീഷണിയും നിലനിൽക്കുന്നു. പൊതുമേഖലയും പൊതുവിതരണവും ദുർബലപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ഇങ്ങനെയുള്ള പ്രതികൂല സാഹചര്യങ്ങളെ നേരിടാനുള്ള ശേഷി കൂടിയാണ് ഇല്ലാതാക്കുന്നത്. പക്ഷേ, ഇത് പലവട്ടം തെളിയിക്കപ്പെട്ടിട്ടും പൊതുമേഖലയെ ദുർബലമാക്കുകയും അന്തംവിട്ട സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടപ്പാക്കുകയുമാണ്

(ശേഷം 16-ാം പേജിൽ)

എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) 75–ാം സ്ഥാപന ദിനം ആചരിച്ചു

ഇന്ത്യയിലെ യഥാർത്ഥ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പ്രസ്ഥാനം എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) രൂപീകരിച്ചിട്ട് 2022 ഏപ്രിൽ 24ന് 74വർഷം പിന്നിട്ടു.75–ാം സ്ഥാപനവാർഷിക ദിനം ആചരിച്ചുകൊണ്ട് പാർട്ടി സംസ്ഥാന കമ്മിറ്റിയുടെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ ഏപ്രിൽ 25ന് കൊല്ലം

എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) സ്ഥാപനദിനാചരണത്തോടനുബന്ധിച്ച് കൊല്ലം ജില്ലയിൽ കുണ്ടറയിൽ നടന്ന പൊതുയോഗത്തിൽ പൊളിറ്റ്ബ്യൂറോ അംഗം സഖാവ് കെ.രാധാകൃഷ്ണ പ്രസംഗിക്കുന്നു.

ജില്ലയിലെ കുണ്ടറയിൽ ആചരണ പരിപാടി സംഘടിപ്പിച്ചു.

1970കളുടെ ആദ്യനാളുകളിൽ കൊല്ലത്ത് ടികെഎം എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജിൽ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ച എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) പാർട്ടി കലാലയത്തിനുപുറത്ത് പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയ ആദ്യ പ്രദേശം കുണ്ടറയായിരുന്നു. ദുഷ്കരമായ സാഹചര്യങ്ങളെ നേരിട്ട് യഥാർത്ഥ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പ്രസ്ഥാനം കേരള മണ്ണിൽ സൃഷ്ടിച്ചെടുക്കാൻ അന്ന് ഒരു പറ്റം യുവാക്കൾ ഏറ്റെടുത്ത തീക്ഷ്ണമായ സമരം പിന്നീട് കേരളമെമ്പാടും നൂറു കണക്കിന് വിപ്ലവകാരികളെ സൃഷ്ടിച്ചുകൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ എല്ലാ ജില്ലകളിലേക്കും പടർന്നു. ആദ്യനാളുകളിലെ കഠിന സമരത്തിന്റെ ഓർമ പുതുക്കൽ കൂടിയായിരുന്നു കുണ്ടറയിൽ നടന്ന സ്ഥാപന ദിനചാരണം.

ആദ്യകാല സംഘാടകരിലെ മുതിർന്ന സഖാക്കൾ രക്തസാക്ഷി മണ്ഡപത്തിൽ പുഷ്പാർച്ചന നടത്തിയാണ് കുണ്ടറ കല്ലറക്കൽ ഹാളിൽ സമ്മേളന നടപടികൾ ആരംഭിച്ചത്. പാർട്ടി കേന്ദ്ര കമ്മിറ്റിക്കുവേണ്ടി പൊളിറ്റ് ബ്യൂറോ അംഗം സഖാവ് കെ.രാധാകൃഷ്ണയും സംസ്ഥാന കമ്മിറ്റിക്കുവേണ്ടി പാർട്ടി കേന്ദ്ര കമ്മിറ്റി അംഗവും യോഗാധ്യക്ഷനുമായ സഖാവ് ജയ്സൺ ജോസഫും പുഷ്പാർച്ചന നടത്തി. പാർട്ടിയുടെ ആദ്യകാല പ്രവർത്തകരടക്കം നൂറു കണക്കിന്പ്രവർത്തകരുടെ ഒത്തുചേരൽ ഏറെ വൈകാരികമായ അനുഭവമായി മാറി.

സമ്മേളനത്തിന് അധ്യക്ഷത വഹിച്ച സഖാവ് ജയ്സൺ ജോസഫ്, കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ സാഹചര്യം വിശദീകരിച്ചു. മോദി ഗവണ്മെന്റിന്റെ അതേ പാതയിൽ ഇടത് ഗവണ്മെന്റ് നടപ്പിലാക്കുന്ന സാമ്പത്തിക നയങ്ങളെ അദ്ദേഹം തുറന്നുകാട്ടി. കെ റെയിൽ പോലെയുള്ള മേഖലയിൽ വരുന്ന മൂലധനനിക്ഷേപം മുതലാളിത്തം ഇന്ന് നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധിയിൽനിന്ന് വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകളെ രക്ഷിക്കാൻ എല്ലാ മുതലാളിത്ത രാജ്യങ്ങളും പരീക്ഷിക്കുന്ന വികസന പരിപാടി ആണെന്ന് അദ്ദേഹം ചൂണ്ടികാട്ടി. വൻതോതിൽ വായ്പവാങ്ങി നടപ്പാക്കുന്ന പദ്ധതികൾ എങ്ങനെ രാജ്യങ്ങളെ കടക്കെണിയിലാക്കുന്നു എന്നതിന്റെ ഉദാഹരണങ്ങൾ നമ്മുടെ മുൻപിൽ നിരവധി ഉണ്ട്. ഗ്രീസിന്റെയും ശ്രീലങ്കയുടെയും പാതയിലാണ് നമ്മുടെ കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ പോകുന്നത് എന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. കെ റെയിൽ അടക്കം കേരളത്തിൽ നടപ്പാക്കുന്ന ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്കെതിരെ പാർട്ടി നടത്തുന്ന വിട്ടുവീഴ്ച ഇല്ലാത്ത സമരത്തിന്റെ ചരിത്രം അദ്ദേഹം വിശദീകരിച്ചു.

പൊളിറ്റ്ബ്യൂറോ അംഗം സഖാവ് കെ.രാധാകൃഷ്ണ ദേശീയ സർവദേശീയ സാഹചര്യം വിശദീകരിച്ചുകൊണ്ട്മുഖ്യപ്രഭാഷണം നടത്തി. യുക്രൈനുമേൽ റഷ്യ നടത്തുന്ന കടന്നാക്രമണ യുദ്ധം ഒരു ലോകയുദ്ധത്തിന്റ ആശങ്കയിലേക്ക് ലോക ജനതയെ എത്തിച്ചു എന്ന് അദ്ദേഹം ചൂണ്ടിക്കാട്ടി. 1991ൽ സോവിയറ്റ് യൂണിയനിൽ പ്രതിവിപ്ലവത്തിലൂടെ മുതലാളിത്ത പുനഃസ്ഥാപനം നടന്നതിനു ശേഷം ലോകം എല്ലായ്പോഴും യുദ്ധഭീഷണിയിലാണ്. 91ന് മുൻപ് സോഷ്യലിസ്റ്റ്ചേരിയും സാമ്രാജ്യത്വചേരിയും നിലനിന്നപ്പോൾ സാമ്രാജ്യത്വത്തിന്റെ കടന്നാക്രമണങ്ങളെ തടഞ്ഞു നിർത്താൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നു. സ്റ്റാലിന് ശേഷം സോവിയറ്റ് കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടിയിലും ഭരണകൂടത്തിലും പിടിമുറുക്കിയ തിരുത്തൽവാദി നേതൃത്വം ആണ് സോഷ്യലിസത്തിൽനിന്നും മുതലാളിത്തത്തിലേക്കുള്ള തിരിച്ചുപോക്കിന് ഇടയാക്കിയ പ്രതിവിപ്ലവത്തിലേക്ക് നയിച്ചത്. സഖാവ് ശിബ്ദാസ് ഘോഷിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നമ്മുടെ പാർട്ടി മാത്രമാണ് സിപിഎസ്‌യു 20–ാം കോൺഗ്രസിൽ ക്രൂഷ്ചെവ് കൈക്കൊണ്ട നടപടികൾ തിരുത്തൽ വാദത്തിന്റെ മലവെള്ളപ്പാച്ചിൽ സൃഷ്ടിക്കുമെന്ന മുന്നറിയിപ്പ് നൽകിയത്.

1991ൽ ഈ തിരുത്തൽ വാദം ഗോർബച്ചേവ്, യെൽസിൻ കൂട്ടുകെട്ടിലൂടെ റഷ്യയെയും തുടർന്ന് പൂർവ യൂറോപ്പിനെയും മുതലാളിത്ത പുനഃസ്ഥാപനത്തിൽ എത്തിച്ചു. സോവിയറ്റ് യൂണിയനിലെ 15 റിപ്പബ്ലിക്കുകൾ പലതായി ചിതറി. ലെനിന്റെ മാർഗനിർദേശത്തിൽ രാജ്യങ്ങളുടെ സ്വയം നിർണ്ണായവകാശം എന്ന തത്വത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എല്ലാ ദേശീയതകളെയും ഏകോപിതമായി നിലനിർത്തിയെങ്കിൽ പ്രതിവിപ്ലവം അതിനെ ശിഥിലമാക്കി. ഈ തകർച്ചയെ തുടർന്ന് സ്വതന്ത്രമായ മുൻ സോഷ്യലിസ്റ്റ് രാജ്യങ്ങളുടെ കമ്പോളത്തിൽ കടന്നു കയറാൻ അധാർമികമായ നിലപാടുകൾ അമേരിക്കയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ആരംഭിച്ചു.

1949ൽ അമേരിക്കയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നിലവിൽവന്ന മുതലാളിത്ത യുദ്ധ സഖ്യം നാറ്റോ(NATO) കാനഡയും 8 യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളും ഉൾപ്പെടുന്നതായിരുന്നു എങ്കിൽ ഇന്നത് 30 രാജ്യങ്ങൾ അടങ്ങുന്ന ഒന്നായി മാറി. റഷ്യയോട് ആഭിമുഖ്യം പുലർത്തിയിരുന്ന യുക്രൈൻ,സെലൻസ്കി അധികാരമേറ്റതോടെ അമേരിക്കൻ അനുകൂല നിലപാടിലേക്ക് മാറി. അമേരിക്ക പിടി മുറുക്കുമെന്ന് ഭയന്ന റഷ്യ യുക്രൈനുമേൽ ആക്രമണം ആരംഭിച്ചു. ഈ അക്രമണത്തെ എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) ജനറൽ സെക്രട്ടറി സഖാവ് പ്രൊവാഷ് ഘോഷ് അതിശക്തമായി അപലപിച്ചു. മഹത്തായ ഒരു റിപ്പബ്ലിക് കശാപ്പ് ചെയ്യപ്പെട്ടു. സാമ്രാജ്യത്വ അക്രമണത്തിന്റെ പ്രതിഫലനം ലോകമെമ്പാടും ഉണ്ടായി. രണ്ട് സാമ്രാജ്യത്വ രാജ്യങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള നിഴൽയുദ്ധമാണ് റഷ്യ–ഉക്രൈൻ യുദ്ധത്തിന്റെ പിന്നിൽ അരങ്ങേറുന്നത്. ഈ രണ്ട് ചേരിയെയും ശക്തമായി അപലപിക്കേണ്ടതാണ്.

1991ൽ സോവിയറ്റ് യൂണിയനിലും കിഴക്കൻ യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലും പിന്നീട് ചൈനയിലും മുതലാളിത്ത പുനഃസ്ഥാപനം നടന്നതോടുകൂടി സോഷ്യലിസ്റ്റ് ചേരി ലോകത്ത് ഇല്ലാതായി. സോഷ്യലിസം നിലനിന്നപ്പോൾ ലോകം ശീതയുദ്ധത്തിന്റെ നിഴലിൽ ആണെന്നും സോഷ്യലിസം ഇല്ലാതായാൽ യുദ്ധം ഇല്ലാതാകും എന്നും മുതലാളിത്ത ലോകം പ്രചരിപ്പിച്ചിരുന്നു. സാമ്രാജ്യത്വം നിലനിൽക്കുവോളം യുദ്ധം അനിവാര്യമാണെന്ന് ലെനിൻ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ സോഷ്യലിസ്റ്റ് വ്യവസ്ഥ ഇല്ലാതായപ്പോൾ യുദ്ധം ഉണ്ടാകുന്നത് നമ്മൾ കാണുന്നു.

യുക്രൈനുമേൽറഷ്യ നടത്തുന്ന യുദ്ധത്തെ അപലപിക്കാൻഇന്ത്യൻ ഭരണാധികാരികൾ തയ്യാറാകുന്നില്ല. ഇന്ത്യയുടെ സാമ്പത്തിക രാഷ്ട്രീയ താല്പര്യം മുൻ നിർത്തി ഈ രണ്ട് വൻശക്തി കളുമായി ചങ്ങാത്തം നിലനിർത്തുകയാണ്. ഇറാനുമേൽ അമേരിക്ക ആക്രമണം നടത്തിയപ്പോൾ ഇന്ത്യ അമേരിക്കയ്ക്ക് അനുകൂലമായാണ് ഐക്യരാഷ്ട്ര സഭയിൽ വോട്ട് ചെയ്തത്. സിപിഐ(എം), സിപിഐ പാർട്ടികളും എല്ലാ തത്വ ങ്ങളും കാറ്റിൽ പറത്തി മോഡിയുടെ നയത്തെ പിന്തുണക്കുന്നു. മുതലാളിത്ത പ്രതിസന്ധിയാണ് ഇത്തരമൊരു യുദ്ധസാഹചര്യംസൃഷ്ടിച്ചത്.പക്ഷെ ഇതു അവസാനമല്ല എന്നു നാം തിരിച്ചറിയണം.

ദേശീയ സാഹചര്യവും വളരെ ഗുരുതരമായ ഒരു ഘട്ടത്തിലാണ് എത്തിനിൽക്കുന്നത്. മുതലാളിത്ത വ്യവസ്ഥ അപരിഹാര്യമായ പ്രതിസന്ധിയിലാണ് ഇന്നെത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഭരണകൂടം കൂടുതൽ കൂടുതൽ ഫാസിസത്തിലേക്ക് അടുക്കുകയാണ്. കോവിഡ് പ്രതിസന്ധി രൂക്ഷമായി ജനങ്ങൾ അങ്ങേയറ്റം സാമ്പത്തികമായി തകർന്നപ്പോൾ ഇന്ത്യയിലെ ബഹുരാഷ്ട്ര കുത്തകകളുടെ എണ്ണം 92ൽ നിന്ന് 142ലേക്ക് വർധിച്ചു. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കർഷക, തൊഴിലാളി ദ്രോഹ നയങ്ങൾ യാതൊരു നിയന്ത്രണവുമില്ലാതെ മുന്നേറുന്നു. പരിഷ്കരണങ്ങൾ എന്ന പേരിലാണ് എല്ലാ മുതലാളിത്ത അനുകൂല നയങ്ങളും നടപ്പാക്കുന്നത്. പൊതു മേഖല സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും സ്വകാര്യവത്കരണം, ദേശീയ മോണിറ്റൈസേഷൻ പൈപ്പ് ലൈൻ പദ്ധതിയിലൂടെ എല്ലാം ജനങ്ങളുടെ പ്രയത്നം മുതലാളി വർഗ്ഗത്തിന് കൈ മാറുകയാണ്. അംബാനി, അദാനിമാരുടെ സമ്പത്ത് വർദ്ധിക്കുന്നു. ദരിദ്രർ കൂടുതൽ ദരിദ്രർ ആകുന്നു. തൊഴിലില്ലായ്മ ഏറ്റവും ഉയർന്ന നിരക്കിൽ എത്തി. നിരന്തരമായി ഇന്ധന വില വർദ്ധന നടത്തുന്നു. സേവനമേഖലയും സ്വകാര്യ വത്കരിക്കപ്പെടുന്നു. ഇടത്തരക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയുന്നു. 80കോടി പേരുടെ വരുമാനം ഇടിയുന്നു. സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി പരമകാഷ്ഠയിൽ എത്തിയിരിക്കുന്നു. ജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ അരക്ഷിതത്വം പടർന്നു പിടിക്കുന്നു. പ്രശ്നങ്ങളിൽനിന്ന് ജനങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധ തിരിക്കാൻ ആർഎസ്എസ്, സംഘ പരിവാർ വർഗീയത പടർത്തുന്നു.

എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) സ്ഥാപനദിനാചരണത്തോടനുബന്ധിച്ച് കുണ്ടറയിൽ നടന്ന റാലി

നമ്മുടെ രാജ്യത്ത വർഗീയത ഈ മാനത്തിൽ പടരുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനം സ്വാതന്ത്ര്യ സമര പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെദൗർബല്യത്തിൽ ആണ് കുടികൊള്ളുന്നത്. സഖാവ് ശിബ്ദാസ് ഘോഷ് ഈ വിഷയം ആഴത്തിൽ പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആധുനിക രാഷ്ട്ര രൂപീകരണം മതത്തെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയല്ല നടന്നിട്ടുള്ളത്. മതത്തെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി മാത്രം ഒരു രാജ്യത്തിനും നിലനിൽക്കാനാവില്ല. അങ്ങനെയാകുമായിരുന്നെങ്കിൽ ഇസ്ലാം മതവിശ്വാസം സ്വീകരിച്ച ഒന്നിലധികം രാഷ്ട്രങ്ങൾ രൂപംകൊള്ളേണ്ട ആവശ്യകത

(ശേഷം 13–ാം പേജിൽ)

സഖാവ് ശിബ്ദാസ് ഘോഷ് ചിന്തകൾ മാനവരാശിയുടെ മുന്നേറ്റത്തിന്റെ പാത ദീപ്തമാക്കുന്നു

ഏപ്രിൽ 24 എസ്‌യുസിഐ (കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്)ന്റെ 75-ാം സ്ഥാപന വാർഷിക ദിനത്തോടനുബന്ധിച്ച് ഈ യുഗത്തിലെ പ്രമുഖ മാർക്സിസ്റ്റ് ചിന്തകരിലൊരാളും പാർട്ടിയുടെ സ്ഥാപക ജനറൽ സെക്രട്ടറിയുമായ സഖാവ് ശിബ്ദാസ് ഘോഷ് നവംബർ വിപ്ലവത്തിന്റെ 54-ാം വാർഷികാചരണവേളയിൽ 1971 നവംബർ 16ന് നടത്തിയ ഒരു പ്രഭാഷണത്തിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട ചില ഭാഗങ്ങൾ പ്രസിദ്ധീകരിക്കുകയാണ്.

ഇന്ന് നമ്മുടെ രാജ്യം സകല മേഖലകളിലും നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ അത്യന്തം ഗൗരവതരമായ മാനങ്ങൾ കൈവരിച്ചിരിക്കുന്നു. നിങ്ങളിൽ, നിരവധി വർഷങ്ങൾ ഇനിയും ജീവിക്കാനുള്ള പലരും അനവധി പ്രക്ഷോഭണങ്ങൾക്കു സാക്ഷ്യം വഹിക്കും; നിങ്ങളതാഗ്രഹിച്ചാലും ഇല്ലെങ്കിലും. സമരങ്ങൾ രൂപംകൊള്ളും. പ്രശ്നങ്ങൾ നേരിട്ട്, കഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ജനലക്ഷങ്ങൾ, തങ്ങളെ നയിക്കാനാരുമില്ലെങ്കിൽപ്പോലും ഒരു കാലം കഴിയുമ്പോൾ പൊട്ടിത്തെറിക്കും, ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള ഒരു നേതൃത്വം അവരിൽനിന്നു തന്നെ ഉയർന്നു വരും. അത്തരമൊരു നേതൃത്വം സ്വാഭാവികമായി ഉയർന്നു വന്നാൽത്തന്നെ പ്രകടമായ നേട്ടങ്ങളൊന്നും അതുണ്ടാക്കില്ല. പിന്നെയും ദുരിതങ്ങൾ അവരെ വലയം ചെയ്യും. ആശങ്കകൾ ഉരുണ്ടുകൂടുകയും നിരാശ പടർന്നുപിടിക്കുകയും ചെയ്യും.

രാജ്യത്തെ അടിസ്ഥാന പ്രശ്നങ്ങളുടെ പരിഹാരത്തിന് അനിവാര്യമായ, രാഷ്ട്രീയ പ്രത്യയശാസ്ത്ര-സദാചാര-നൈതിക വിഷയങ്ങളോടുള്ള സമീപനം ഇപ്പോഴും അവ്യക്തമായിരിക്കുന്നു എന്നതാണ് ഈ ആശങ്കകളുടെയും നിരാശയുടെയും മൂലകാരണം. ഈ വിഷയങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള അവ്യക്തതകൾ ഇപ്പോഴും തുടരുന്നു. ജനങ്ങൾക്ക് അഭിവൃദ്ധി ഉണ്ടാകണമെന്നും രാജ്യം പുരോഗമിക്കണമെന്നും തീർച്ചയായും ശരിയാണ്. ഇതെല്ലാവരും പറയുന്നുണ്ട്. ജനങ്ങൾ ഒരുവിധം ഇതിനെക്കുറിച്ചു ചിന്തിക്കുന്നുണ്ട്, അവർക്കു കഴിയാവുന്ന തരത്തിലെല്ലാം ഇതിനെക്കുറിച്ചു സംസാരിക്കുന്നുണ്ട്; ശരിയായ രീതിയിലല്ലെങ്കിൽപ്പോലും. മുമ്പ് മനുഷ്യരെന്ന പരിഗണനപോലും ലഭിക്കാതിരുന്ന കർഷകരും കർഷകത്തൊഴിലാളികളും ഇന്ന് അവരുടെ ചിന്താശേഷി അവരുടേതായ രീതിയിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഒരു രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിക്കും കർഷകരുടെയും തൊഴിലാളികളുടെയും ദുരിതത്തിന് അറുതിവരുത്തുമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട്, തങ്ങൾക്ക് പറ്റുന്ന വിധത്തിൽ, അവരെ പാട്ടിലാക്കാനുള്ള പലതരം പരിപാടികളെടുക്കുകയോ തീവ്രമായ മുദ്രാവാക്യങ്ങളുയർത്തുകയോ ചെയ്തുകൊണ്ടല്ലാതെ ജനങ്ങൾക്കിടയിലെ നിലനില്പുറപ്പാക്കാനോ അവരെ സ്വാധീനിക്കാനോ കഴിയുകയില്ല. ഈ പാർട്ടികളെല്ലാം തന്നെ ഈ വിഷയങ്ങളിൽ അത്യന്തം വാചാലരാണ്.

രാജ്യം നേരിടുന്ന അടിസ്ഥാന പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ നിശ്ചിതമായ ഏതു രാഷ്ട്രീയ പ്രത്യയശാസ്ത്ര- നൈതിക-സാംസ്കാരിക സങ്കല്പങ്ങളാണ് വേണ്ടതെന്ന കാര്യത്തിൽ ഇതുകൊണ്ടുമാത്രം, വെളിച്ചം കിട്ടുന്നില്ല. പരിവർത്തനത്തിലൂടെ ഇന്നത്തെ സ്ഥിതിയിലെത്തിയ ഇന്ത്യയിലെ സാമൂഹികാവസ്ഥയെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന അടിസ്ഥാന നിയമങ്ങളെന്ത് എന്ന ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട പ്രശ്നം ഇപ്പോഴും അവ്യക്തമായിത്തുടരുന്നു. ഒരു നാൾ പൊടുന്നനെ ഉണ്ടായതല്ല ഇതൊന്നും. വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിലെ പരിവർത്തനത്തിലൂടെയാണ് സമൂഹം ഇന്നത്തെ സ്ഥിതിയിലെത്തിയത്. ഈ മാറ്റത്തെ നിർണ്ണയിക്കുന്ന ചരിത്രപരവും ശാസ്ത്രീയവുമായ ഒരു നിശ്ചിത നിയമമുണ്ട്. എന്താണീ മാറ്റത്തിന്റെ നിയമം? രണ്ടാമതായി, ഇന്ത്യയിലെ സമകാലീന സാമൂഹികാവസ്ഥയുടെ സ്വഭാവമെന്താണ്? ഇന്ത്യയുടെ സാമ്പത്തിക വ്യവസ്ഥയുടെ യഥാർത്ഥ സ്വഭാവമെന്താണ്? ഇന്ത്യൻ ഭരണകൂടത്തിന്റെ സ്വഭാവമെന്താണ്? സർവ്വോപരി, ഇക്കാര്യങ്ങളിലെല്ലാം ഇന്ത്യയിലെ ജനങ്ങളുടെ മാനസികാവസ്ഥയെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന നൈതികതയും പ്രത്യയശാസ്ത്രവുമെന്താണ്? നമ്മുടെ സമൂഹത്തിൽ മൗലികമായ പരിവർത്തനം വരുത്തുന്നതിന് അനിവാര്യമായും വേണ്ടുന്ന നൈതിക ധാരണകളുടെയും ആദർശങ്ങളുടെയും ധാരണകളാണോ ഇവ?

ഇത് നാം മനസ്സിലാക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ, അതിനെക്കുറിച്ച് അവ്യക്തതകൾ നിലനില്ക്കുന്നുവെങ്കിൽ, അയഥാർത്ഥമായ സിദ്ധാന്തങ്ങളും ചരിത്രവിരുദ്ധമായ സങ്കല്പങ്ങളും ധാരണകളും നമ്മെ നയിക്കുന്നുവെങ്കിൽ, ഇവയെ ആധാരമാക്കി പ്രശ്നങ്ങളെ തോന്നിയ പോലെ മനസ്സിലാക്കാൻ തുനിയുന്നുവെങ്കിൽ, എന്നിട്ടും ഈ സമൂഹത്തെ മാറ്റിമറിക്കാനും ജനങ്ങൾക്കു സർവ്വതോന്മുഖമായ ക്ഷേമം കൈവരിക്കാനും നാം ആഗ്രഹിക്കുകയാണെങ്കിൽ അതു സാദ്ധ്യമാകുമോ? ഇല്ല, അതു സാദ്ധ്യമാകുകയില്ല. പക്ഷേ, വാസ്തവത്തിൽ സാമൂഹിക മാറ്റം കൊണ്ടുവരുന്നതിന്റെ പേരിൽ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നടക്കുന്നതിതാണ്.

ജീവിതത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ സമൂഹത്തിൽ നിന്ന്, സമകാലീന സാമൂഹികവ്യവസ്ഥയിൽ നിന്നാണുണ്ടാകുന്നതെന്ന് പലരും വിശ്വസിക്കുന്നു. എന്നാലങ്ങനെയല്ല എന്ന് മറ്റു ചിലരും വിശ്വസിക്കുന്നുണ്ട്. പകരമായി പല വിചിത്ര സിദ്ധാന്തങ്ങളും അവർ അവതരിപ്പിക്കും. അതെന്തായാലും, സാമൂഹിക വ്യവസ്ഥയാണ് പ്രശ്നങ്ങളുടെ ഹേതു എന്നു കരുതുന്നവർ പോലും വ്യക്തതയില്ലാതെയും സാമാന്യമായുമാണത് പറയുന്നത്. അത്തരം ഉപരിപ്ലവമായ സംസാരം കൊണ്ടു കാര്യമില്ല. ഈ സമൂഹത്തിന്റെ സ്വഭാവസവിശേഷതയും എങ്ങനെയാണതിൽ നിന്നു പ്രശ്നങ്ങൾ ഉടലെടുക്കുന്നുവെന്നും നാം വ്യക്തമായി മനസ്സിലാക്കിയിരിക്കണം. അതുമനസ്സിലാക്കി കഴിഞ്ഞാൽ എങ്ങനെയാണീ സമൂഹത്തെ മാറ്റിയെടുക്കേണ്ടതെന്നും അതിനായി ഏത്

(ശേഷം 14-ാം പേജിൽ)

(12-ാം പേജിൽ നിന്ന്)

ഉണ്ടാകുമായിരുന്നില്ല. ബുദ്ധമതം ഭൂരിപക്ഷ മതമായ ചൈന, ശ്രീലങ്ക, മ്യാന്മാർ തുടങ്ങിയ പല രാജ്യങ്ങളും ഉണ്ട്. യൂറോപ്പിൽ പ്രമുഖമായും ക്രിസ്തുമതമാണ്. പക്ഷെ ഇവയെല്ലാം വേറിട്ട രാഷ്ട്രങ്ങളായാണ് നിലനില്ക്കുന്നത്.

മതേതരത്വം ശരിയായ രീതിയിൽ പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ നമ്മുടെ ഗവണ്മെന്റുകൾക്ക് ആയിട്ടില്ല. എല്ലാ മതങ്ങളെയും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന ബഹുമതാധിഷ്ഠിത രാജ്യമായാണ് നാം മാറിയത്. വിദ്യാഭ്യാസത്തിലും പൊതുജീവിതത്തിലും എല്ലാം മതാനുഷ്ഠാനങ്ങൾ നടത്തുന്നു. മതത്തെ വ്യക്തിയുടെ സ്വകാര്യ വിഷയമായി നില നിർത്തുക എന്ന മതേതര കാഴ്ചപ്പാട് അനുഷ്ഠിക്കപ്പെടുന്നില്ല. ഭരണകൂടം വ്യക്തിയുടെ മതത്തിൽ ഇടപെടാൻ പാടില്ല. പക്ഷെ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് വേളകളിൽ എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും വോട്ടിനുവേണ്ടി എല്ലാ മതശക്തികളെയും ആശ്രയിക്കുന്നു. ഒരു ഹിന്ദുമത ആചാര്യൻ ആയിരുന്ന വിവേകാനന്ദൻപോലും മതം രാഷ്ട്രീയത്തിൽ ഇടപെടുന്നതിന് എതിരായിരുന്നു. നേതാജിയെപ്പോലുള്ളവർ ശക്തമായി ഈ ഇടപെടലിനെ എതിർത്തിരുന്നു. പക്ഷെ നമ്മുടെ രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വങ്ങൾ കപട മതേതരത്വം ആണ് പിൻതുടർന്നു വന്നത്. സിപിഐ, സിപിഐ (എം) പാർട്ടികൾപോലും അതാണ് പിന്തുടർന്നത്. ബിജെപി അധികാരത്തിൽ ഏറിയതോടെ സാഹചര്യങ്ങൾ ഏറെ വഷളായി തീർന്നു. യുഎസ്എസ്ആറിന്റെ തകർച്ചയോടെ ലോകമെമ്പാടും പിന്തിരിപ്പൻ ശക്തികൾ ശക്തിപ്പെട്ടുവന്നു. അത്തരമൊരു പശ്ചാത്തലത്തിൽ ആണ് ഇന്ത്യയിലും ഹിന്ദു വർഗീയതയുടെ രൂപത്തിൽ ഫാസിസ്റ്റുകൾ അധികാരത്തിലേറിയത്.

കർണാടകയിലെ ഹിജാബ് വിഷയംപോലെയുള്ള കൃത്രിമ പ്രശ്നങ്ങൾ അവർ കത്തിപ്പൊക്കുന്നു. ഹിജാബ് വിഷയത്തിൽ ഹൈക്കോടതി വിധി ഏറെ അപഹാസ്യമാണ്. എല്ലാത്തരം ഹിന്ദു അനുഷ്ഠാനങ്ങളും വിദ്യാലയങ്ങളിൽ നടക്കുമ്പോഴാണ് ഹിജാബ് നിരോധിച്ചത്. മറ്റ് ആചാരങ്ങൾ ഒന്നും കോടതി നിരോധിച്ചില്ല. ഇതിനെതിരെ എഐഡിഎസ്ഒ, എഐഡിവൈഒ തുടങ്ങിയ നമ്മുടെ വിദ്യാർത്ഥി, യുവജന പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ നടത്തിയ പ്രചാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വൻതോതിൽ ജനപിന്തുണ നേടി. ജഹാംഗിർപുരിയിൽ ഗവണ്മെന്റ് നടത്തുന്ന ഇടപെടലും സമാനമാണ്. ഭരണാധികാരികൾ ജനങ്ങളുടെ ഐക്യത്തെ ഭയപ്പെടുന്നു. അതിനെ എവ്വിധവും കാവിവത്കരണത്തിലൂടെ, എൻഇപി നടപ്പാക്കുന്നതിലൂടെ, ഹിന്ദി ഏക ഭാഷയായി അടിച്ചേല്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നു. ജുഡീഷ്യറി സാപേക്ഷിക നിഷ്പക്ഷത വെടിഞ്ഞ് ഭരണകൂടവിധേയമാകുന്നു.

എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) സ്ഥാപനദിനാചരണത്തോടനുബന്ധിച്ച് കോട്ടയം ജില്ലയിൽ തെങ്ങണയിൽ നടന്ന പൊതുയോഗത്തിൽ കേന്ദ്രകമ്മിറ്റിയംഗം സഖാവ് ജയ്സൺ ജോസഫ് പ്രസംഗിക്കുന്നു.

തകർക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നു.

ഫാസിസം വന്നാൽ മനുഷ്യൻ എന്ന പേരിന് അർഹരായവർ ആരുംതന്നെ ഉണ്ടാവില്ല എന്ന് സഖാവ് ശിബ്ദാസ് ഘോഷ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയിട്ടുണ്ട്. ഫാസിസത്തിലൂടെ അവമാനവീകരണ പ്രക്രിയ ആണ് നടക്കുന്നത്. ബുദ്ധിജീവികളെപ്പോലും ആശയക്കുഴപ്പത്തിൽ ആക്കുന്നു. വിദ്യാഭ്യാസത്തിന്റെ

ഈ ഗുരുതരമായ സാഹചര്യങ്ങൾക്കെതിരെ സമരം വളർത്തി എടുക്കേണ്ട ഇടതുപക്ഷം പാർലമെന്ററി രാഷ്ട്രീയത്തിൽ ആണ്ടുമുങ്ങി കിടക്കുകയാണ്.

74-ാം വാർഷികം ആചരിക്കുന്ന ഈ വേളയിൽ നാം ആശയപരമായി കൂടുതൽ സജ്ജരാകണം. ജനങ്ങൾ സമരം ആഗ്രഹിക്കുന്നു. നമുക്ക് മാത്രമേ ജനങ്ങളെ സംഘടിപ്പിക്കാനാകൂ. സിപിഐ എന്തുകൊണ്ട് കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടി അല്ല എന്ന് സഖാവ് ശിബ്ദാസ് ഘോഷ് വിശദീകരിച്ചു. ജനാധിപത്യ കേന്ദ്രീയത എന്ന ലെനിൻ പഠിപ്പിച്ച കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് സംഘടനാതത്വം ബൂർഷ്വ ജനാധിപത്യത്തിൽനിന്നും വേറിട്ടതാണ്. എല്ലാവർക്കും കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് ആകാൻ കഴിയില്ല. വിട്ടു വീഴ്ച ഇല്ലാതെ ജീവിതത്തെ ആകെ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന സമരത്തിലൂടെ മാത്രമേ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് ആകാൻ കഴിയൂ. അത്തരം സമരം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള ഇന്ത്യയിലെ ഏക കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടി എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്)മാത്രമാണ്. നമ്മൾ എല്ലാ ദൗർബല്യങ്ങളും പരിഹരിച്ചു സമൂഹത്തിന്റെ മോചനത്തിന്റെ ദൗത്യം ഏറ്റെടുത്തു മുന്നോട്ടു പോകണം.

ഈ ആഹ്വാനവുമായാണ് സഖാവ് കെ.രാധാകൃഷ്ണ പ്രസംഗം ഉപസംഹരിച്ചത്. യോഗത്തിൽ സെക്രട്ടേറിയറ്റ് അംഗങ്ങളായ സഖാക്കൾ റ്റി.കെ.സുധീർകുമാർ, ആർ.കുമാർ തുടങ്ങിയവർ പ്രസംഗിച്ചു. യോഗാനന്തരം കുണ്ടറയിൽ നടന്ന ആവേശകരമായ പ്രകടനത്തോടെയാണ് ആചരണ പരിപാടികൾ സമാപിച്ചത്. ■

സാമ്രാജ്യത്വത്തിന്റെയും തൊഴിലാളി വർഗവിപ്ലവത്തിന്റെയും യുഗത്തിലെ മാർക്സിസമാണ് ലെനിനിസം

(13–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

മർമ്മത്താണടിക്കേണ്ടതെന്നും നമുക്കു വ്യക്തമാകും.

നിലനില്ക്കുന്ന സാമൂഹികവ്യവസ്ഥയിൽനിന്നും ഭരണകൂടസംവിധാനത്തിൽ നിന്നുമാണ് എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളും ഉണ്ടാകുന്നതെന്ന് ഉറച്ചു വിശ്വസിക്കുന്നവരും, വിപ്ലവത്തിലൂടെ മൗലികമായ ഒരു സാമൂഹിക മാറ്റമുണ്ടായി ദ്രുതഗതിയിലുള്ള സമൂലപരിവർത്തനം ഉണ്ടാകണമെന്നാഗ്രഹിക്കുന്നവരും, വിപ്ലവത്തിനായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഉത്തരവാദിത്തങ്ങൾ ചെയ്യാൻ ആത്മാർത്ഥമായി ആഗ്രഹിക്കുന്നവരും, കേവലമായ വിപ്ലവഭാഷണങ്ങൾ വഴി ജനങ്ങളെ ഇളക്കാനോ കബളിപ്പിക്കാനോ ഉദ്ദേശ്യമില്ലാത്തവരുമായ ആളുകൾ പരിശോധിക്കേണ്ടതും മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുമായ ആദ്യത്തെ കാര്യം, നിലനില്ക്കുന്ന സാർവ്വദേശീയ സാഹചര്യത്തിൽ ഇന്ത്യയിലെ ഭരണകൂടത്തിലും ഇവിടുത്തെ സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക വ്യവസ്ഥയിലും എന്തെങ്കിലും പുരോഗമനപരമായ അംശം ബാക്കിയുണ്ടോ എന്നും അല്ലെങ്കിൽ ആ പുരോഗമന ധർമ്മം ചരിത്രപരമായി അസ്തമിച്ചെങ്കിൽ അതിന്റെ ഫലമായി സമൂഹത്തിന്റെ മുന്നോട്ടുള്ള പാതയിൽ ഒരു തടസ്സമായി ഈ വ്യവസ്ഥ നിലകൊള്ളുന്നുണ്ടോ എന്നുമാണ്. നിലനില്ക്കുന്ന സാമൂഹിക വ്യവസ്ഥയുടെ സ്വഭാവമെന്താണ്? ഈ സമൂഹത്തിലെ വർഗ്ഗങ്ങളുടെ വിന്യാസവും അവ തമ്മിലെ പരസ്പരബന്ധവും എങ്ങനെയാണ്? ഭരണകൂടാധികാരത്തിൽ നിന്ന് ഏതു വർഗത്തെയാണ് നിഷ്കാസനം ചെയ്യണ്ടത് പകരം ഏതു വർഗത്തെയാണ് അവരോധിക്കേണ്ടത്? രണ്ടാമതായി ഉയർന്നുവരുന്ന പ്രശ്നം എങ്ങനെയാണ് നിലനില്ക്കുന്ന ഈ സാമൂഹികവ്യവസ്ഥയെ മാറ്റിയെടുക്കേണ്ടത് എന്നാണ്. ആരുടെയെങ്കിലും വിചിത്ര ഭാവനയ്ക്കനുസരിച്ചല്ല ഈ ലക്ഷ്യം നേടിയെടുക്കാനുള്ള മാർഗം നിർണ്ണയിക്കേണ്ടത്.

സമൂഹത്തെ മാറ്റിയെടുക്കുന്നതിനായി ചരിത്രപരമായി നിർണ്ണയിക്കപ്പെട്ട ഒരു ശാസ്ത്രീയപ്രക്രിയയുണ്ട് എന്നു ഞാൻ പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞു. മനുഷ്യനു മുന്നിൽ ഈ പാത ആദ്യമായി കാണിച്ചു തന്നതു മാർക്സിസമാണ്. വീണ്ടും, മരണമടുത്ത ലോകമുതലാളിത്ത സാമ്രാജ്യത്വ വ്യവസ്ഥയുടെയും സാർവ്വദേശീയ തൊഴിലാളിവർഗ വിപ്ലവത്തിന്റെയും ഈ യുഗത്തിൽ, മാർക്സിസ്റ്റെന്നു സ്വയം വിളിക്കുകയും സാമൂഹികവിപ്ലവം പൂർത്തീകരിക്കാനുതകുന്ന ഒരേയൊരായുധം മാർക്സിസം ലെനിനിസമാണെന്നു മനസ്സിലാക്കുകയും ചെയ്യുന്നവർ മാർക്സിസത്തിനോടൊപ്പം ലെനിനിസം എന്ന വാക്കു കൂടി കൂട്ടിച്ചേർത്തു. ഈ ആയുധമെന്നത് പീരങ്കികളോ തോക്കുകളോ പിസ്റ്റളുകളോ ബോംബോ അല്ല – അവയിലുമെത്രയോ ശക്തമായ ഒന്നാണ്. അതിലൊരിക്കൽ പ്രാവീണ്യം നേടിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഈ ആയുധം വമ്പിച്ച ചൈതന്യം പ്രസരിപ്പിക്കും. സംഘാടന നൈപുണിയും പദ്ധതികളാവിഷ്കരിക്കുന്നതിനുള്ള ശേഷിയും നൽകും. അതു പണിയെടുക്കുന്ന ചൂഷിതരായ ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ ഉയർന്ന ബോധം സൃഷ്ടിക്കുകയും നീണ്ടുനില്ക്കുന്ന പോരാട്ടങ്ങളേറ്റെടുക്കാൻ പാകത്തിൽ അജയ്യമായ കരുത്തുള്ള ആയുധമണിയിക്കുകയും ചെയ്യും. ചൂഷിതരായ ജനങ്ങളുടെ പോരാട്ടത്തെ പീരങ്കികളും തോക്കുകളുംകൊണ്ടുള്ള സൈനിക ശക്തികൊണ്ടു തടയാൻ ശ്രമിക്കുന്നവർക്ക് ഈ കരുത്തിന്റെ ഉറവിടത്തിന്റെ 'രഹസ്യ'മെന്തെന്ന് എത്തുംപിടിയും കിട്ടില്ല.

അതുകൊണ്ടാണ്, തൊഴിലാളി വർഗ്ഗത്തിന്റെ, അദ്ധ്വാനിക്കുന്ന ജനങ്ങളുടെ കൈയിൽ പ്രത്യയശാസ്ത്രമെന്നത് ആറ്റംബോംബോ നാപാം ബോംബോ അതുപോലുള്ള ഏതായുധത്തെക്കാളും ശക്തമാണ് എന്ന് മാർക്സ് മുതൽ ലെനിൻ, സ്റ്റാലിൻ, മാവോ സെ തുംഗ് വരെയുള്ള നേതാക്കൾ ഊന്നിപ്പറഞ്ഞത്. കാരണം, തങ്ങളുടെ ജീവിതത്തിലെ യഥാർത്ഥ പ്രശ്നങ്ങളെ അറിയുന്നതിനും മനസ്സിലാക്കുന്നതിനും അവയുടെ സ്വഭാവത്തെയും മൂലകാരണത്തെയും കുറിച്ചു മനുഷ്യരെ പഠിപ്പിക്കുന്നതിനും സഹായിക്കുന്നത് മാർക്സിസം-ലെനിനിസമാണ്. മറ്റു പ്രത്യയ ശാസ്ത്രങ്ങളാകട്ടെ, കൗശലപൂർവ്വം ചിട്ടപ്പെടുത്തിയ വാദമുഖങ്ങളും ഭാഷയുടെ ചാതുര്യവും സൗമ്യമായ ഭാവവും മധുരം പൊതിഞ്ഞ വാക്കുകളും പെട്ടെന്നാകർഷിക്കുന്ന മുദ്രാവാക്യങ്ങളുമുപയോഗിച്ചു ജനങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയെ തെറ്റായ വഴിയിലേക്കു തിരിച്ചുവിട്ടുകൊണ്ട് അവരുടെ യഥാർത്ഥ പ്രശ്നങ്ങൾ മറച്ചുവയ്ക്കുന്നതിൽ വ്യാപൃതരുമാണ്. സത്യമല്ലാത്ത ഒന്നിനെ സത്യമെന്ന നിലയിൽ ജനമനസ്സുകളിൽ സ്ഥാപിച്ചുകൊണ്ട് അവരെ നിരായുധരാക്കുകയാണ് ഇവയുടെ ലക്ഷ്യം. നേരെ മറിച്ച്, പ്രശ്നങ്ങളെ വിടെയൊണ് എന്നും അവയുടെ മൂലകാരണമെവിടെയാണെന്നും മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സമൂഹത്തിലെ മാറ്റങ്ങളെ നിർണ്ണയിക്കുന്ന നിയമങ്ങളെന്തൊക്കെയാണ് എന്നും മാർക്സിസം ജനങ്ങളെ പഠിപ്പിക്കുന്നു.

പ്രകൃതിയിലെ ഒരു പ്രത്യേക പ്രതിഭാസത്തെ നയിക്കുന്ന ആന്തരിക പ്രകൃതിനിയമങ്ങളെ മനസ്സിലാക്കുകയും ഉൾക്കൊള്ളുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ മാത്രമേ പ്രകൃതിയിലെ ഒരു പ്രത്യേക ബലത്തെ നിയന്ത്രണ വിധേയമാക്കാൻ ശാസ്ത്രജ്ഞർക്കു കഴിയൂ എന്നതുപോലെ തന്നെ ഈ നിയമങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കിയാൽ മാത്രമേ സമൂഹത്തിന്റെ പരിവർത്തനത്തിനായുള്ള ഈ സമരത്തെ ശരിയായ പാതയിലേക്കു കൊണ്ടുവരാൻ മനുഷ്യർക്കു കഴിയൂ. മാറ്റത്തിന്റെ നിയമങ്ങളെ മനസ്സിലാക്കിയെങ്കിൽ മാത്രമേ മനുഷ്യർക്ക് ഒരു പ്രകൃതിബലത്തെ നിയന്ത്രിക്കാനും പദാർത്ഥത്തിന്റെ അവസ്ഥയെ മാറ്റാനും ഒരു സമൂഹത്തിന്റെ മാറ്റത്തിന്റെ നിയമങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് ആ മാറ്റത്തിന്റെ പ്രക്രിയയെ സ്വാധീനിക്കുകയോ ത്വരിതപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്തുകൊണ്ട് ഒരു സമൂഹക്രമത്തെ മാറ്റിയെടുക്കാനും കഴിയൂ. ഇതൊന്നും ചെയ്യുന്നതിനു മുമ്പ് മാറ്റത്തെക്കുറിച്ചും സമൂഹത്തെ മാറ്റിമറിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചും മനുഷ്യ പുരോഗതി നേടിയെടുക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചും രൂപീകരിക്കുന്ന ആശയങ്ങൾ കല്പിതകഥകളോ ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിയുടെ ശിരസ്സിലുദിച്ച ഉട്ടോപ്യൻ ഭാവനകളോ മാത്രമാകും. അതുവഴി ജനങ്ങൾ നിരാശരാകുകയും മനുഷ്യ പ്രയത്നം വ്യഥാവിലാകുകയും എല്ലാ സമരങ്ങളും ഫലശൂന്യമായിത്തീരുകയും ചെയ്യും–സമൂഹം മാറാതെ തന്നെ നിലകൊള്ളും. വൈരുദ്ധ്യാധിഷ്ഠിത ഭൗതികവാദത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ശാസ്ത്രമായ മാർക്സിസമാണ് മനുഷ്യരാശിയുടെ മുന്നിലേക്ക് ഈ സത്യം ആദ്യമായി അവതരിപ്പിച്ചത്.

അതുകൊണ്ടാണ് മാർക്സിസത്തിന്റെ ആവിർഭാവത്തിനു മുമ്പ് നിരവധി വൈദികരും പുരോഹിതരും ധർമ്മിഷ്ഠരായ വ്യക്തികളും സന്യാസിമാരും തുടങ്ങി മതപ്രഘോഷകരും മഹത്തുക്കളായ ചിന്തകരുമെല്ലാം മനുഷ്യരുടെ ഈ മാനംകെട്ട അവസ്ഥയെന്തു കൊണ്ടെന്നും മനുഷ്യർ മനുഷ്യരെ ചൂഷണം ചെയ്യുന്നതെന്തുകൊണ്ടെന്നും മനുഷ്യമനോഭാവത്തിൽ അല്പത്തരവും അധമ മനഃസ്ഥിതിയും എന്തുകൊണ്ടെന്നും ചിന്തിച്ച് അസ്വസ്ഥരായത്; ഇതെല്ലാം മാറണമെന്നവരാഗ്രഹിക്കുകയും അതിനായി ശ്രമിക്കുകയും ചെയ്തത്. ഇപ്പോഴത്തെ ഈ ദുർഗതിയിൽ നിന്നു ജനങ്ങളെ മോചിപ്പിക്കാനാവശ്യമായ വിപ്ലവത്തിലേക്കുള്ള പാത കാണിച്ചു കൊടുക്കാനവർക്കു കഴിഞ്ഞില്ല. ചിലർ സോഷ്യലിസത്തെക്കുറിച്ചു വരെ സംസാരിച്ചു. പക്ഷേ അവ ഉട്ടോപ്യൻ സോഷ്യലിസത്തിന്റെ പദ്ധതികളോ സോഷ്യലിസത്തെക്കുറിച്ചുള്ള അസംസ്കൃതമോ തെറ്റായതോ ആയ സങ്കല്പങ്ങളോ ആയിരുന്നു–എല്ലാ മനുഷ്യരും തുല്യരാണെന്നും ഒരേ സുഖ സൗകര്യങ്ങളോടെ കഴിയുമെന്നും ഒരേ നിലവാരത്തിലുള്ള ഭക്ഷണവും വസ്ത്രവും ഉപയാഗിക്കുമെന്നൊക്കെയുള്ള സംതൃപ്ത സ്വപ്നങ്ങൾ. എല്ലാവരും ദൈവത്തിന്റെ സന്താനങ്ങളായതിനാൽ എല്ലാവരും തുല്യരാകേണ്ടതാണ് എന്ന ആശയവും സോഷ്യലിസത്തെക്കുറിച്ചുള്ള അവരുടെ സങ്കല്പത്തിൽ ഉൾക്കൊണ്ടിരുന്നു. അത്തരം ചിന്താഗതികളാണവരെ നയിച്ചിരുന്നത്. ഇവരിൽ പലരും സോഷ്യലിസത്തിന്റെ പേരിൽ, മനുഷ്യരുടെ അഭിവൃദ്ധിയുടെപേരിൽ കൊടുങ്കാറ്റുകളുയർത്തുകയും അഭൗമവും ചരിത്രവിരുദ്ധവും അശാസ്ത്രീയവും മോഹിപ്പിക്കുന്നതുമായ ഉട്ടോപ്യൻ സ്വപ്നങ്ങളുടെ സാക്ഷാത്കാരത്തിനായി ജീവൻ നൽകുകപോലും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, അവർ നേടിയത് അല്പമാത്രമോ ശൂന്യമോ ആണ്. അവർക്കു സമൂഹത്തിന്റെയും മനുഷ്യരുടെയും സ്ഥിതിമാറ്റാൻ കഴിഞ്ഞില്ല കാരണം, സാമൂഹിക വികാസത്തിന്റെയും പരിവർത്തനത്തിന്റെയും നിയമങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കാൻ അവർക്കു കഴിഞ്ഞില്ല. ഈ പ്രശ്നങ്ങളുടെ മേൽ ആദ്യമായി പ്രകാശം ചൊരിഞ്ഞത് മാർക്സിയൻ ശാസ്ത്രമാണ്.

സാമൂഹികമാറ്റത്തിന്റെയും പുരോഗതിയുടെയും നിയമങ്ങളും പ്രക്രിയകളും ഗതിയും–ഉദാഹരണത്തിന് കൂലിത്തൊഴിലാളികൾ സമൂഹത്തിൽ എങ്ങനെ എന്തുകൊണ്ട് ഉടലെടുത്തു എന്നും മുതലാളിത്തം ഉദയം ചെയ്തതിന്റെയും അതിന്റെ അപചയത്തിന്റെയും പ്രക്രിയയെന്ത് തുടങ്ങിയ പ്രശ്നങ്ങൾ –ഒരാൾക്കു മനസ്സിലാകുന്നില്ലെങ്കിൽ സാമൂഹികവ്യവസ്ഥയുടെ, സാധാരണ കാഴ്ച്ചയിൽ പോലും ദൃശ്യമാകുന്ന ചില അംശങ്ങളുടെ ദോഷവശങ്ങൾ മുറിവൈദ്യത്തിലൂടെ പരിഹരിക്കാനാണു ശ്രമിക്കുന്നതെങ്കിൽ രോഗം ഭേദമാകുകയില്ല എന്നു മാത്രമല്ല രോഗി മരിക്കുകയും ചെയ്യും. ഈ രോഗത്തിന്റെകാരണംകണ്ടെത്തുക എന്നതാണ് ചികിത്സയുടെ ശാസ്ത്രീയരീതി. അതുകൊണ്ടു നമുക്ക് സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാന കാരണം മനസ്സിലാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. പൊതുവായ ധാരണയ്ക്കപ്പുറം പ്രവർത്തിക്കുന്ന, സാമൂഹിക മാറ്റത്തിന്റെ മൂർത്തമായ നിയമങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഒരു നിശ്ചിത സാമൂഹിക പരിവർത്തനത്തെയും അതിന്റെ സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയെയും രാഷ്ട്രീയത്തെയും ഭരണസംവിധാനത്തെയും അതോടൊപ്പം ഭരണകൂടത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയ പ്രമാണങ്ങളെയും നിയന്ത്രിച്ചുകൊണ്ട് അതിൽ നിലകൊള്ളുന്ന നിയമങ്ങളെ മനസ്സിലാക്കാൻ മനുഷ്യവംശത്തെ സഹായിക്കുന്നതു മാർക്സിയൻ ശാസ്ത്രമാണ്.

അദ്ധ്വാനിക്കുന്ന ജനവിഭാഗങ്ങൾ ഈ ശാസ്ത്രം ശരിയായി മനസ്സിലാക്കുന്നതോടെ അവർ സത്യം മനസ്സിലാക്കുകയും സമൂഹത്തെ മാറ്റി മറിക്കാനുള്ള വിജ്ഞാനത്തിന്റെ കരുത്തു നേടുകയും ചെയ്യും. പീരങ്കികളും വെടിയുണ്ടകളും കൊണ്ട് അപ്പോഴവരുടെ സമരത്തെ അടിച്ചമർത്താൻ കഴിയാതെ വരികയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ടാണ്, തൊഴിലാളിവർഗത്തിന്റെ വിപ്ലവസമരങ്ങൾക്കെതിരെ മുതലാളിത്ത – സാമ്രാജ്യത്വം എന്തൊക്കെ സൈനികശക്തി ഉപയോഗിച്ചാലും അവരുടെ ആക്രമണത്തിന്റെ കുന്തമുന എപ്പോഴും മാർക്സിസം ലെനിനിസത്തിനു നേരേയായിരിക്കുന്നത്. മാർക്സിസം ലെനിനിസത്തെ വളച്ചൊടിക്കുകയും അതിന്റെ ഗതി തിരിച്ചുവിടുകയും അതിന്റെ അന്തഃസത്ത കുഴിച്ചുമൂടിക്കൊണ്ട് യഥാർത്ഥ മാർക്സിയൻ ശാസ്ത്രത്തെയും അതിന്റെ ആശയങ്ങളെയും കുഴിച്ചുമൂടുന്ന തരത്തിൽ മാർക്സിസം-ലെനിനിസത്തിന്റെ പേരിൽ മറ്റു പലതും പ്രചരിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുകയാണ് ബൂർഷ്വാ ആക്രമണത്തിന്റെ അടവുനയം. കാരണം, മാർക്സിസം – ലെനിനിസത്തിന്റെ സ്വാധീനം ഉയർന്നുയർന്നുവരികയാണെന്നവർ മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇതനിവാര്യമാണ് എന്തെന്നാൽ, മോചനത്തിനായുള്ള ജനങ്ങളുടെ അടക്കാനാവാത്ത ആഗ്രഹവും ആഭിമുഖ്യവും അവരെ മാർക്സിസം-ലെനിനിസത്തിലേക്കടുപ്പിക്കുന്നു.

സാമ്രാജ്യത്ത ലോകക്രമത്തിലെ ഓരോ രാജ്യത്തെയും വിപ്ലവപ്രക്രിയ മനസ്സിലാക്കുന്നതിനും രാജ്യങ്ങൾ തമ്മിൽ സ്ഥലത്തിലും കാലത്തിലുമുള്ള മൂർത്തമായ വ്യത്യാസങ്ങളെക്കുറിച്ച് ബോധ്യം നൽകുന്നതിനും സഹായിക്കുന്ന ഒരു വിശകലനരീതിയും സമഗ്രമായ വീക്ഷണവുമാണ് ലെനിനിസം എന്നതു നിങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണം. ഈ യുഗത്തിൽ എല്ലാ രാജ്യങ്ങളിലെയും വിപ്ലവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനതന്ത്രമെന്ത് എന്നതു വിശദീകരിക്കുന്നതു ലെനിനിസമാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ലെനിനിസമെന്നത് സാമ്രാജ്യത്വത്തിന്റെയും തൊഴിലാളി വർഗവിപ്ലവത്തിന്റേതുമായ ഈ യുഗത്തിലെ മാർക്സിസമാണ് എന്നു പറയുന്നത്. സാമ്രാജ്യത്വത്തിനു ജന്മം നൽകിക്കൊണ്ട് മുതലാളിത്തം അതിന്റെ വളർച്ചയുടെ പാരമ്യത്തിലെത്തി ജീർണിക്കുകയും മരണാസന്നമാകുകയും ഓരോ രാജ്യത്തും സ്വാതന്ത്ര്യത്തെയും ജനാധിപത്യത്തെയും തകർക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഈ യുഗത്തിൽ മുതലാളിത്ത, കൊളോണിയൽ, അർദ്ധ കൊളോണിയൽ രാജ്യങ്ങളിലെ വിപ്ലവത്തിന്റെ മൂർത്തമായ പ്രകിയ മനസ്സിലാക്കാനും സാമൂഹിക പരിവർത്തനത്തിനുവേണ്ടി പ്രവർത്തിക്കാനുമുള്ള അടിസ്ഥാന പ്രമാണങ്ങൾ ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുന്നത് ലെനിനിസമാണ്. ■

(മാർക്സിസത്തിന്റെ ശാസ്ത്രമെന്നത് ശാസ്ത്രീയ വൈരുദ്ധ്യാത്മകരീതി പദ്ധതിയാണ്, ശിബ്ദാസ് ഘോഷ് സമാഹൃതകൃതികൾ വോള്യം 4)

ശ്രീലങ്കയിലെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി

ശ്രീലങ്കയിലെ രാഷ്ട്രീയ സാഹചര്യം പ്രക്ഷുബ്ധമാണ്. ഭീമമായ വിലക്കയറ്റവും പണപ്പെരുപ്പവും നിത്യോപയോഗ സാധനങ്ങളുടെ ദൗർലഭ്യവും തൊഴിലില്ലായ്മയും ജനങ്ങളെ ശ്വാസംമുട്ടിക്കുന്നു. ഭരണകർത്താക്കളോടുള്ള ജനങ്ങളുടെ രോഷവും അതൃപ്തിയും വലിയപ്രക്ഷോഭങ്ങളായി മാറിക്കഴിഞ്ഞു. ശ്രീലങ്കൻ ജനത ജീവിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ലാതെ മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിലേക്ക് അഭയാർത്ഥികളായി പലായനം ചെയ്യുന്ന വാർത്തയും വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

2.2 കോടി ജനങ്ങൾ അധിവസിക്കുന്ന ഒരു ദ്വീപ് രാജ്യമാണ് ശ്രീലങ്ക. ഇന്നത്തെ പ്രധാനമന്ത്രി മഹീന്ദ്രരാജപക്സയും പ്രസിഡന്റ് ഗോതബയ രാജപക്സയും അവരുടെ മുൻഗാമികളും ശ്രീലങ്കയിലെ മുതലാളിമാരുടെ താൽപ്പര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി കൈക്കൊണ്ട സാമ്പത്തിക നയങ്ങളുടെ തിരിച്ചടിയാണ് ഇന്ന് ശ്രീലങ്കൻജനത ഏറ്റുവാങ്ങേണ്ടിവന്നിരിക്കുന്നത്. രാജ്യം കടക്കെണിയിലാണ്. ലോകത്തെമ്പാടുമുള്ള മൂന്നാം ലോക രാജ്യങ്ങളെല്ലാം ഇന്ന് സാമ്രാജ്യത്വശക്തികളുടെ നീരാളിപ്പിടുത്തത്തിലാണ്. അവർ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന ആഗോളവൽക്കരണ സാമ്പത്തികനയങ്ങൾ ചെറുരാജ്യങ്ങളെയെല്ലാം വഴിമുട്ടിക്കുന്നു. ശ്രീലങ്കയും അത്തരമൊരു പ്രതിസന്ധിയിൽഎത്തിച്ചേർന്നിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീലങ്കയിലെ ഇന്നത്തെ അവസ്ഥ

മുപ്പതുവർഷക്കാലം ശ്രീലങ്കയിൽനടന്ന കൊടിയ ആഭ്യന്തര യുദ്ധത്തിൽപോലും അനുഭവിക്കാത്ത ദുരിതമാണ് ഇന്ന് ശ്രീലങ്കയിൽ. വിലക്കയറ്റമാണ് പ്രധാന കാരണം. തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ തീരെയില്ലെന്നു പറയാം. വിദേശനാണ്യശേഖരം തീർന്നിരിക്കുന്നു. ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ഉല്പന്നങ്ങൾ വാങ്ങാൻ നിർവ്വാഹമില്ല. ഇന്ധനമില്ലാത്തതിനാൽ 16 മണിക്കൂറാണ് പവർകട്ട്. വാഹനങ്ങൾക്ക് ഇന്ധനം റേഷൻവ്യവസ്ഥയിൽ മാത്രമാണ്. ഇന്ധനത്തിനായി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും സാധാരണജനങ്ങളും അന്തമില്ലാത്ത ക്യൂവിലാണ്. ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന പാലാണ് ശ്രീലങ്കയ്ക്ക് ആശ്രയം. പാൽപൊടിപോലും ലഭ്യമല്ല. പാലൊഴിച്ച ഒരു കപ്പ് ചായയ്ക്ക് 300 രൂപ നൽകണം. അരിക്കും ഗോതമ്പിനും കിലോയ്ക്ക് ശരാശരി 200 രൂപയാണ്. പഞ്ചസാര കിലോയ്ക്ക് 240 രൂപയാണ്. വെളിച്ചെണ്ണ ലിറ്ററിന് 850 രൂപയായി. പാൽപൊടി കിലോയ്ക്ക് 1900രൂപ. ഇങ്ങനെയാണ് നിത്യോപയോഗസാധനങ്ങളുടെ വില. പഴത്തിന്റെയും പച്ചക്കറിയുടെയും വില സാധാരണക്കാർക്ക് അപ്രാപ്യമായിരിക്കുന്നു. ചുറ്റും കടലുള്ള ശ്രീലങ്കയിൽ ഒരു കിലോ മത്സ്യത്തിന് ആയിരത്തിലേറെ ശ്രീലങ്കൻ രൂപ കൊടുക്കേണ്ട ഗതികേടിലാണ് ജനങ്ങൾ. ഇന്ത്യയെയും ചൈനയെയും പശ്ചാത്യരാജ്യങ്ങളെയും ആശ്രയിക്കാതെ നിത്യോപയോഗ സാധനങ്ങളും ഇന്ധനവും ശ്രീലങ്കൻ മാർക്കറ്റിൽ എത്തില്ല. ഈ അവസ്ഥ സൃഷ്ടിച്ചത് സ്വാതന്ത്ര്യാനന്തര ശ്രീലങ്കയിലെ ഭരണകർത്താക്കളുടെ മുതലാളിത്തപ്രീണനനയങ്ങളാണ്.

പ്രതിസന്ധിയുടെ കാരണമെന്താണ്?

ഭരണതലത്തിലെ അഴിമതിയും സാമ്രാജ്യത്വരാജ്യങ്ങളിൽനിന്നും സാമ്പത്തിക ഏജൻസികളിൽനിന്നും ഉപാധികളോടെയുള്ള രാജ്യത്തിന്റെ കടമെടുപ്പുമാണ് ശ്രീലങ്കൻ ജനതയെ തകർത്തത്. ശ്രീലങ്കയുടെ പൊതുകടവും ജിഡിപിയും തമ്മിലുള്ള അനുപാതം 100 ശതമാനത്തിനുമുകളിലാണ്. അതായത്, രാഷ്ട്രത്തിന്റെ മൊത്തം ദേശീയ ഉൽപ്പാദനത്തിലധികം തുക ഓരോ മാസവും കടംതിരിച്ചടവിനായി വേണ്ടിവരുന്ന അവസ്ഥയിൽ രാജ്യം എത്തിച്ചേർന്നിരിക്കുന്നു. 2025നുള്ളിൽ 25ബില്യൺ ഡോളർ തിരിച്ചടയ്ക്കേണ്ടതായി വന്നിരിക്കുന്നു. അതിൽ 7ബില്യൺ 2022ൽത്തന്നെ തിരിച്ചടയ്ക്കണം. അതിനുള്ള വിദേശ ഡോളർ നിക്ഷേപം ശ്രീലങ്കയ്ക്കില്ല. ഇന്ന് അവർക്കുള്ള വിദേശനാണ്യം 1.65 ബില്യൺ ഡോളർ മാത്രമാണ്.

ഇങ്ങനെയുള്ള സാമ്പത്തികാലാവസ്ഥ സംജാതമായതെങ്ങനെയാണ്. ശ്രീലങ്ക ഒരു ദരിദ്രരാഷ്ട്രമല്ലായിരുന്നു. പ്രതിശീർഷ വരുമാന നിരക്കിൽ ശ്രീലങ്കയുടെ പദവി ഇന്ത്യയെക്കാളും മികച്ചതായിരുന്നു. ഇന്ത്യയുടെ ഇരട്ടിയോളമായിരുന്നു ശ്രീലങ്കയുടെ പ്രതിശീർഷ വരുമാനം. ഹ്യൂമൻ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ഇൻഡക്സിൽ ഇന്ത്യയുടെ സ്ഥാനം 31ആയിരിക്കുമ്പോൾ ശ്രീലങ്കയുടേത് 78 ആയിരുന്നു. പണ്ടുമുതലേ കടമെടുത്ത് വികസനം നടത്തിവന്ന ശ്രീലങ്കൻ ഭരണാധികാരികളാണ് ശ്രീലങ്കയെ ഈ അവസ്ഥയിൽ എത്തിച്ചത്. സാമ്രാജ്യത്വശക്തികളുടെ കടുംപിടുത്തവും നയത്തിലുണ്ടായ വ്യത്യാസവുമാണ് ഇന്നത്തെ പ്രതിസന്ധി സൃഷ്ടിച്ചത്.

ദരിദ്രരാഷ്ട്രം എന്ന പട്ടികയിൽ ആയിരുന്നു ശ്രീലങ്ക ഉണ്ടായിരുന്നത്. അങ്ങനെയായിരിക്കുമ്പോൾ ധാരാളം സോഫ്റ്റ് ലോണുകൾ (Soft loans) ശ്രീലങ്കയ്ക്ക് സാമ്രാജ്യത്വ ശക്തികളും ഏജൻസികളും നൽകിയിരുന്നു. അതായത് പലിശ കുറവുള്ള, ദീർഘനാളുകൾകൊണ്ട് തിരിച്ചടയ്ക്കേണ്ട കടങ്ങൾ. പൊതുവേ ഇത്തരം തിരിച്ചടവ് പല രാജ്യങ്ങൾക്കും ആശ്വാസകരമായി തോന്നാം. ശ്രീലങ്ക ഈ പണം വാങ്ങി തോന്നുംപടി ചെലവാക്കിക്കൊണ്ട് ദുർവിനിയോഗം ചെയ്തു. അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിന്റെ പേരിലും ടൂറിസം വികസനത്തിനും സൈനികവൽക്കരണത്തിനുമാണ് ഈ തുക പ്രധാനമായും വിനിയോഗിച്ചത്. ശ്രീലങ്കയിലെ മുതലാളിമാരും തടിച്ചു കൊഴുത്തു.

അതേസമയം സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ കാർഷിക-കൈത്തൊഴിൽ-ചെറുകിട വ്യവസായങ്ങൾക്ക് നിലനിൽപ്പില്ലാത്ത അവസ്ഥ സൃഷ്ടിക്കപ്പെട്ടു. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് കടൽ അന്യമായി. വലിയ യന്ത്രവൽകൃത യാനങ്ങൾ മത്സ്യബന്ധനം പിടിച്ചെടുത്തു. കടമെടുത്ത പണം തീരുമ്പോൾ വീണ്ടും അടുത്ത കടത്തിലേയ്ക്ക് ഭരണാധികാരികൾ നീങ്ങി. 1990ൽ ശ്രീലങ്കയെ മിഡിൽ ഇൻകം രാജ്യത്തിന്റെ പട്ടികയിലേയ്ക്ക് സാമ്രാജ്യത്വശക്തികൾ മാറ്റി. അതുകൊണ്ടുതന്നെ സോഫ്റ്റ് ലോണുകൾവഴി കിട്ടിയ സൗകര്യങ്ങൾ ഇല്ലാതാവുകയും ചെയ്തു. പിന്നീട് ലഭിക്കുന്നത് ഇന്റർനാഷണൽ സോവറിൻ ലോണാണ്. (Internatioal Soverign Loan) ഈ പദവിയിലെത്തിയാൽപിന്നെ കടത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾ കൂടുതൽ കർക്കശമാവും. തിരിച്ചടവ് കാലാവധി കുറയും, പലിശ വീണ്ടും കൂടും. രാജ്യത്ത് കൂടുതൽ ജനവിരുദ്ധമായ നടപടികളെടുക്കാൻ നിർബ്ബന്ധിതമാക്കപ്പെടും. പലിശപോലും അടയ്ക്കാൻ പുതിയ കടം എടുക്കുക എന്ന അവസ്ഥയിലാണ് ഒരു രാജ്യം എത്തിച്ചേരുന്നത്. ഇതാണ് കടക്കെണി. പിന്നീട് കടം നൽകുന്ന ഏജൻസികളുടെ നിബന്ധനകൾ ഓരോന്നായി രാജ്യത്ത് അടിച്ചേൽപ്പിക്കപ്പെടും. ഭരണവ്യവസ്ഥയാകെ നിയന്ത്രിക്കുന്നത് കടത്തോടൊപ്പം അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരമായിരിക്കും. സാമ്രാജ്യത്വ ഏജൻസികളിൽനിന്നും കടമെടുക്കുന്ന രാജ്യങ്ങൾ എല്ലാം ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു പ്രതിസന്ധിയിൽ ചെന്നുപതിക്കും. ശ്രീലങ്കയും ആ അവസ്ഥയിലാണ്.

ശ്രീലങ്കൻ ഭരണകൂടത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്നത് ചില മുതലാളിത്ത കുടുംബങ്ങളാണ്. ഭരണത്തിലുള്ള രാജപക്സേ കുടുംബം ആഗോളവൽക്കരണ നടപടികൾ കണ്ണിൽ ചോരയില്ലാതെ നടപ്പിലാക്കുകയാണ്. ഭരണതലത്തിൽ അഴിമതി കൊടികുത്തിവാഴുകയാണ്. സമ്പദ്മേഖലയിൽ ടൂറിസത്തിനാണ് മുൻതൂക്കം. ടൂറിസം നിലച്ചാൽ സാമ്പത്തികനില താറുമാറാകും. കോവിഡ് ഈ രംഗത്ത് തിരിച്ചടിയായി. കാര്യമായ വ്യവസായമില്ലാതെയായതും വിനയായി. ഇറക്കുമതിക്കായി വലിയതോതിൽ വിദേശ നാണയ ശേഖരം ചോർന്നു.

മെച്ചപ്പെട്ടരീതിയിൽ പരമ്പരാഗത കൃഷി നടന്നിരുന്ന ശ്രീലങ്കയിൽ ജൈവകൃഷി മാത്രമേ നടത്താവൂ എന്ന നയം ഭരണാധികാരികൾ അടിച്ചേൽപ്പിച്ചു. വിളവുകൾ പകുതിയായി. മുന്നറിയിപ്പില്ലാതെ രാസവള ഇറക്കുമതി നിരോധിച്ചു. ജൈവ കമ്പോസ്റ്റ് വളം സർക്കാർ നൽകുമെന്നു വാഗ്ദാനംചെയ്തു. പക്ഷേ നിറവേറ്റിയില്ല. തേയില, കറുവപ്പട്ട തുടങ്ങി വിദേശനാണ്യം നേടിക്കൊടുത്തിരുന്ന കൃഷികൾക്കുണ്ടായ നാശംകയറ്റുമതിയെ സാരമായി ബാധിച്ചു.

ശ്രീലങ്കൻ രൂപ്പിയുടെ മൂല്യം കൂപ്പുകുത്തി. പരിഹാരമായി കണക്കിലധികം നോട്ടുകൾ അച്ചടിച്ചു. അത് പണപ്പെരുപ്പത്തിനും വിലവർദ്ധനവിനും വീണ്ടും കാരണമായി. സന്ദർഭം മുതലെടുത്ത് ലാഭമടിക്കാൻ ശ്രീലങ്കൻ മുതലാളിമാരും കുൽസിത ശ്രമങ്ങൾ നടത്തി. കരിഞ്ചന്ത, പൂഴ്ത്തിവയ്പ്പ് ഇവ താങ്ങാനാവാത്ത തരത്തിലായി. കമ്പോളത്തിന്റെ നിയന്ത്രണം പട്ടാളമേധാവികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഘട്ടംവരെ എത്തിനിൽക്കുന്നു. രാജ പക്സേയുടെ മുതലാളിത്ത സർക്കാർ രാജിവച്ച് പുറത്തുപോകാനാണ് ജനങ്ങൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. പട്ടാളത്തെ കയറൂരിവിട്ട് ജനസമരത്തെ അടിച്ചമർത്താനാണ് ശ്രീലങ്കൻ ഭരണാധികാരികൾ ശ്രമിക്കുന്നത്. കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെ നേതൃത്വത്തിൽ തൊഴിലാളി-കർഷക ഐക്യം കെട്ടിപ്പടുക്കുകയും ജനങ്ങളെയാകെ നിക്ഷിപ്ത-സങ്കുചിത താത്പര്യങ്ങൾക്കതീതമായി പൊതു സമരവേദിയിൽ അണിനിരത്തുകയും ചെയ്യുക എന്നതാണ് ഇന്നത്തെ അടിയന്തിരാവശ്യകത.

വംശിയ-ഭാഷാവെറി വളർത്തി ജനൈക്യം തകർക്കുന്നത് ശ്രീലങ്കയിലെ ചൂഷക മുതലാളി വർഗ്ഗത്തിന്റെ കുതന്ത്രമാണ്. ഈ സാഹചര്യം ഉടച്ചു വാർക്കാൻ കരുത്തുള്ള പ്രക്ഷോഭത്തിനു മാത്രമേ യഥാർത്ഥ ജനൈക്യം ഉറപ്പാക്കാനാകൂ. പാർലമെന്റിൽ അധികാരത്തിൽ വന്നവരെല്ലാം സമ്പന്നരുടെ താത്പര്യമാണ് സംരക്ഷിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന യാഥാർത്ഥ്യം ശ്രീലങ്കയിലെ സാമാന്യ ജനങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണം. കേവല ഭരണമാറ്റം ഒന്നിനും പരിഹാരമാവില്ല. നിലവിലുള്ള മുതലാളിത്ത ചൂഷണ വ്യവസ്ഥക്കു പകരമായി സോഷ്യലിസം സ്ഥാപിച്ചെടുക്കുക മാത്രമാണ് ശ്രീലങ്കൻ ജനതയുടെ കർത്തവ്യം. ശ്രീലങ്കയെ വരിഞ്ഞുമുറുക്കുന്ന ഇന്ത്യയും ചൈനയും ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാമ്രാജ്യത്വശക്തികളുടെ സ്വാധീനത്തിൽനിന്നും മോചിതമാകുവാനുള്ള പോരാട്ടവും അതിലൂടെ മാത്രമേ സാദ്ധ്യമാവൂ. ■

ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയം 2020 പിൻവലിക്കുക

വിനാശകരമായ ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയം 2020 നടപ്പാക്കുന്നത് അവസാനിപ്പിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് അഖിലേന്ത്യ സേവ് എഡ്യൂക്കേഷൻ കമ്മിറ്റി പാർലമെന്റിന് മുന്നിൽ മേയ് 9ന് നടത്തിയ പ്രതിഷേധ ധർണ്ണയിൽ പ്രൊഫ. ജോർജ് ജോസഫ് സംസാരിക്കുന്നു. പ്രൊഫ. സച്ചിദാനന്ദ സിൻഹ, പ്രൊഫ തനികസർക്കാർ, പ്രൊഫ. അനീഷ് റേ എന്നിവരുൾപ്പടെ നിരവധി വിദ്യാഭ്യാസ വിചക്ഷണർ പങ്കെടുത്തു.

REGISTERED.
R.N. 24773/1992
UNITY Malayalam Monthly
2022 May
Price: Rs. 10.00

പൊതുവിതരണസമ്പ്രദായം ശക്തിപ്പെടുത്തി വിലക്കയറ്റം തടയുക; പെട്രോൾ–ഡീസൽ–പാചകവാതകം എന്നിവയുടെ നിരന്തരമായ വിലവർദ്ധനവ് അവസാനിപ്പിക്കുക

(11–ാം പേജിൽ നിന്ന്)

സർക്കാർ. ദുർബലമായ പൊതുമേഖലയും പൊതുവിതരണവും ജനങ്ങളെ പൂർണ്ണമായും കമ്പോളശക്തികൾക്ക വിട്ടുകൊടുക്കുകയാണ്. വിലക്കയറ്റത്തിനുള്ള പ്രധാനകാരണങ്ങളിലൊന്ന് ഇതാണ്.

സംസ്ഥാനത്തെ ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവുകൾ

കേരളത്തിലെ സർക്കാരാകട്ടെ, കേന്ദ്രത്തിന്റെ അതേ നയങ്ങൾ നടപ്പാക്കി, മുതലാളി ത്തത്തിന്റെ വിശ്വസ്തസേവകരായി സ്വയം സ്ഥാപിക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. ഈസ് ഓഫ് ഡൂയിങ്ങ് ബിസിനസ് എന്ന പേരിൽ സ്വകാര്യ മൂലധനത്തിനായി ഇളവുകൾ നൽകുന്ന സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുവശത്ത് സർവമേഖലകളിലും സാധാരണക്കാരനുമേൽ ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവുകൾ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നു. ബജറ്റിലൂടെ ഭൂമിയുടെ ന്യായവിലയും സ്റ്റാമ്പ് ഡ്യൂട്ടിയും വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന നടപടി, സാധാരണക്കാരന്, സ്വന്തമായൊരു വീടെന്ന സ്വപ്നം അപ്രാപ്യമാക്കുകയാണ്.

അതേസമയം, വൻകിടക്കാരുടെ കൈകളിൽ ഭൂമി എത്തിച്ചു കൊടുക്കുന്നതിന് സർക്കാർ തന്നെ മുൻകൈ എടുക്കുകയാണ്. മേയ് 1 മുതൽ നടപ്പായ ബസ് ചാർജ്ജ് വർധന പൊതുഗതാഗതത്തിന് തന്നെയാണ് ഭീഷണിയായി മാറുന്നത്. നികുതിയിളവുകൾ നൽകി പൊതുഗതാഗതത്തെ സംരക്ഷിക്കാൻ ഉത്തരവാദിത്തമുള്ള സർക്കാർ, പകരം അതിന്റെ ഭാരം ജനത്തിനുമേൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നു. കെഎസ്ആർടിസി എന്ന കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും ജനകീയമായ പൊതുമേഖല സ്ഥാപനത്തെ ഞെരിച്ചുകൊല്ലുന്ന സർക്കാരാണ്, സിൽവർലൈൻ എന്ന ഉട്ടോപ്യൻ പദ്ധതിക്കായി ശതകോടികൾ ബജറ്റിൽ തന്നെ മാറ്റിവെച്ചിരിക്കുന്നത്. വാഹനനികുതിയും അനുബന്ധ ചാർജ്ജുകളും വെള്ളക്കരം, കെട്ടിട നികുതി, വൈദ്യുതി ചാർജ്ജ് തുടങ്ങിയവയെല്ലാം രണ്ടും മൂന്നുംവരെ മടങ്ങ് വർദ്ധനവിന്റെ പാതയിലാണ്. പൊതുവിതരണത്തെ തകർക്കാനുള്ള കേന്ദ്രനയങ്ങളും പദ്ധതികളും ഏറ്റവും ഫലപ്രദമായി നടപ്പാക്കിക്കൊടുക്കുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ചില്ലറവിൽപ്പന മേഖലയെ തകർത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ചരക്ക-സേവന നികുതി നടപ്പാക്കാനായി ഏറ്റവും ശക്തമായി വാദിച്ചവരിൽ മുൻ എൽഡിഎഫ് സർക്കാരും സിപിഐഎമ്മും ഉണ്ടായിരുന്നു എന്ന നാം മറക്കരുത്. വിലക്കയറ്റത്തിന്റെ രൂക്ഷത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിൽ ഈ കുത്തക-സൗഹൃദ നികുതി സമ്പ്രദായത്തിന് വലിയ പങ്കുണ്ട്.

സർക്കാർ സേവനങ്ങൾ ഡിജിറ്റലൈസ് ചെയ്ത് ഇ-ഗവേർണൻസ് നടപ്പാക്കുന്നു എന്ന പേരിൽ എല്ലാത്തിനും ഫീസ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നത്, ഈ സേവനങ്ങളുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിലേക്കുള്ള ആദ്യപടിയാണ്. സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങളുടെയും തൊഴിലാളികളുടെയും താത്പര്യമല്ല, മുതലാളിത്തത്തിന്റെ താത്പര്യമാണ് തങ്ങൾക്ക മുഖ്യം എന്ന് ഒളിഞ്ഞും തെളിഞ്ഞും എൽഡിഎഫ് സർക്കാർ വ്യക്തമാക്കുന്നു. നികുതിയുടെ പേരിൽ ജനങ്ങളെ പരമാവധി പിഴിഞ്ഞ് സമാഹരിക്കുന്ന പണം ജനങ്ങൾക്ക് ക്ഷേമം നൽകാനല്ല, വിവിധ ഏജൻസികളിൽ നിന്ന് വാങ്ങിക്കൂട്ടുന്ന കടത്തിന്റെ തിരിച്ചടവിനാണ് വിനിയോഗിക്കുന്നത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഭീമമായ പൊതുകടത്തിന്റെ ഭാരമാണ് നികുതിയായി ജനങ്ങൾക്കുമേൽ തിരിച്ചെത്തുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ കടമെടുപ്പ് പദ്ധതിയായ സിൽവർലൈൻ എന്ന വിനാശപരിപാടിയുമായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടു പോകുമ്പോൾ ജനങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ട വേദനാകരമായ വസ്തുത ഇതാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള കടം തന്നെ നാം ഏവരുടെയും ജീവിതത്തെ ഇത്രയും ദുരിതമയമാക്കിയെങ്കിൽ, സിൽവർലൈനിന്റെ പേരിൽ എടുക്കുന്ന കടവും, മുടക്കുന്ന സഹസ്രകോടികളും, ഇതിലും എത്രയോ ഭീകരമായ ദുരിതമായിട്ടാകും നമ്മളിലേക്ക് തിരിച്ചെത്തുക!

പെട്രോൾ, ഡീസൽ പാചകവാതകം എന്നിവയുടെ നിത്യേനയുള്ള വിലവർദ്ധനവിനും അവശ്യനിത്യോപയോഗ സാധനങ്ങളുടെ വിലക്കയറ്റത്തിനും ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവുകൾക്കുമെതിരെ ചങ്ങനാശ്ശേരിയിൽ നടന്ന ധർണയിൽ എസ്‌യുസിഐ(കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്) കോട്ടയം ജില്ലാ സെക്രട്ടറി സഖാവ് മിനി കെ.ഫിലിപ്പ് പ്രസംഗിക്കുന്നു.

സംഘടിതപ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ അഭാവത്തെ ഭരണാധികാരികൾ മുതലെടുക്കുന്നു

ജനങ്ങൾ ദുരിതക്കയത്തിൽ മുങ്ങുമ്പോഴും എന്തുകൊണ്ടാണ് വിലക്കയറ്റം സർക്കാരുകൾക്ക് അടിയന്തരപ്രധാന്യമുള്ള വിഷയമല്ലാത്തത്? ദയാരഹിതമായ മുതലാളിത്തവ്യവസ്ഥയുടെ വിശ്വസ്തസേവകർ മാത്രമായ സർക്കാരുകൾ ധനികർക്ക് നികുതികളിൽ നിന്നും മോചനം നൽകുകയും സാധാരണ-ഇടത്തരം കുടുംബങ്ങളെ നികുതികളിലും ചാർജ്ജുകളിലും ഞെരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ലോകത്ത് തന്നെ ഏറ്റവുമധികം നികുതി ചുമത്തുന്ന രാജ്യങ്ങളിലൊന്നാണ് ഇന്ത്യ. ജിഎസ്ടി എന്ന ജനവിരുദ്ധ നികുതി സമ്പ്രദായം അടിച്ചേൽപ്പിച്ചതിനു ശേഷം സാധാരണക്കാരനു മേലുള്ള നികുതി ഭാരം പലമടങ്ങ് വർധിച്ചു. വിലകൾ ഉയരുമ്പോൾ സർക്കാരിനു ലഭിക്കുന്ന നികുതിയും ഉയരുകയാണ്. ശ്വാസം മുട്ടിക്കുന്ന ഈ നികുതി അന്തിമഉപഭോക്താവാണ് നൽകേണ്ടുന്നത്. രാജ്യത്തെ സാധാരണ ജനകോടികളാണ് നൽകേണ്ടുന്നത്. വ്യവസായിക ഉൽപ്പാദകരോ, വൻകിട വിതരണക്കുത്തകളോ അല്ല. ജിഎസ്ടി വരുമാനം ഏപ്രിൽ മാസം ഒന്നരലക്ഷം കോടി രൂപ കവിഞ്ഞു എന്ന് അഭിമാനപൂർവ്വം സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോൾ സാധാരണക്കാരൻ അധ്വാനിച്ച് സൃഷ്ടിച്ച അവരുടെ പരിമിത വരുമാനത്തിൽ നിന്ന് ഒന്നരലക്ഷം കോടി കവർന്നു എന്നാണ് അർത്ഥം. 18 ശതമാനം ജിഎസ്ടിയുള്ള ഒരു ഉൽപ്പന്നത്തിന്റെ വില 100 രൂപയിൽ നിന്നും 200 രൂപയായി ഉയർന്നാൽ സർക്കാരിനു 18 രൂപയുടെ സ്ഥാനത്ത് 36 രൂപ ലഭിക്കും. ജിഎസ്ടി റെക്കോർഡ് പിരിവിലേക്ക് പോകുന്നതിന്റെ പിറകിലെ യഥാർത്ഥ കാരണമിതാണ്. ഈ വർധിച്ച വരുമാനം ഉപേക്ഷിക്കാൻ തയ്യാറല്ലെന്ന് ധിക്കാരപൂർവ്വം സർക്കാരുകൾ പരസ്യമായി പറയുന്നു.

അടിമുടി ജനദ്രോഹകരമായ ഈ സമീപനം പുലർത്തുന്നതിൽ സർക്കാരുകൾ തമ്മിൽ വ്യത്യാസമില്ല. കൊടിയുടെ നിറം പ്രശ്നമല്ല. കാരണം ഇവരെല്ലാം തന്നെ, ഒരേപോലെ മുതലാളിവർഗ്ഗത്തിന്റെ സേവകരാണ്. തങ്ങളുടെ ദുരിതത്തിനു കാരണം ഈ മുതലാളിത്ത വ്യവസ്ഥിതിയാണെന്ന ബോധ്യം ജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകാതിരിക്കാനും, വിലക്കയറ്റത്തിനു കാരണമാകുന്ന നയങ്ങൾക്കെതിരെ തെരുവിലിറങ്ങാതിരിക്കാനും കൗശലപൂർവം ഭരണകൂടം പ്രവർത്തിക്കും. അത് ചിലപ്പോൾ കിറ്റ് പോലെ നിസ്സാര ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകിയാവാം, സൗജന്യങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിച്ചാകാം, അല്ലെങ്കിൽ കണ്ണിൽ പൊടിയിടുന്ന പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിച്ചാകാം. അതുമല്ലെങ്കിൽ ജനങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധ തിരിക്കാനായി, ഐക്യം തകർക്കാനായി, ബോധപൂർവം മതത്തിന്റെയോ ഭാഷയുടേയോ രാഷ്ട്രീയത്തിന്റെയോ ഒക്കെ പേരിൽ സമൂഹത്തിൽ വിഭജനം സൃഷ്ടിച്ചുകൊണ്ട് സംഘർഷങ്ങളുണ്ടാക്കാം. ഇത്തരം വിഭജനങ്ങളിലൂടെയും പരസ്പരമുള്ള വെറുപ്പ് വളർത്തുന്നതിലൂടെയും, ജനങ്ങൾക്കിടയിലുള്ള ഐക്യം തകർത്ത്, ജനകീയ സമരങ്ങളെ തടയാമെന്നും, യഥാർത്ഥ പ്രശ്നങ്ങളിൽനിന്നും ശ്രദ്ധ തിരിക്കാമെന്നും ഭരണകൂടം കണക്കുകൂട്ടുന്നു. രാജ്യത്തെമ്പാടും, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തും നാമിത് കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ഇത്തരം ചതിക്കുഴികൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞ്, വിഭജനങ്ങൾക്കെല്ലാം അതീതമായി, വിട്ടുവീഴ്ചയില്ലാത്ത, നീണ്ടുനിൽക്കുന്ന പ്രക്ഷോഭത്തിൽ അണിനിരക്കുന്നതിലൂടെ മാത്രമേ, ഈ ജനദ്രോഹനയങ്ങൾ തിരുത്തിക്കാനാകൂ. അപ്പോൾ മാത്രമേ ജനങ്ങളെ ഭയക്കുന്ന ഭരണാധികാരികൾ ഉണ്ടാകൂ. നിശ്ശബ്ദരായി വിലക്കയറ്റത്തിന്റെ ദുരിതം സഹിക്കുന്നതിനു പകരം അത്തരമൊരു പ്രക്ഷോഭത്തിനായി സ്വന്തം സമരസമിതികളിൽ സംഘടിക്കാനും ഒരൊറ്റ മനുഷ്യനെപ്പോലെ അണിനിരക്കാനും ഈ രാജ്യത്ത് അധ്വാനിച്ചു ജീവിക്കുന്ന ഓരോരുത്തരോടും ഞങ്ങൾ ആഹ്വാനം ചെയ്യുന്നു. ■

കെറെയിൽ സിൽവർലൈൻ വിരുദ്ധ പ്രക്ഷോഭം

കെറെയിൽ സിൽവർലൈൻവിരുദ്ധ ജനകീയ സമിതി ചെങ്ങന്നൂർ, കൊഴുവല്ലൂർ യൂണിറ്റിന്റെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ, ഭൂമി പിടിച്ചെടുക്കലിനും പോലീസ് സിപിഐ(എം) ഗുണ്ടാ അതിക്രമങ്ങൾക്കും എതിരെ നടന്ന പ്രതിഷേധയോഗം ജോസഫ് സി.മാത്യു ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുന്നു.

Volume: 49 No: 2 | Printed and published by V.Venugopal on behalf of State Organising Committee, Socialist Unity Centre of India (Communist) and printed at Cochin Print Tech Pvt. Ltd., Udyogamandal, Eloor, Cochin-683501, and published at Trivandrum, TC 12/1242, Law College Jn, Kunnukuzhi, Vanchiyoor P.O, Thiruvananthapuram Dist, Kerala, Pin: 695035, Phone: 0471-3557684. Editor: V. Venugopal.