

# ఆర్టిసి అబ్సువ్వు - నిజానిజాలు

ప్రజల దైనందిన జీవితంలో భాగమవేసయిన రాష్ట్ర రహస్యానా సంస్థను కావాడుకోవాల్సిన బాధ్యత అటు ప్రభుత్వాన్నిది, ఇటు ప్రజలిది అనీ.

రవాణా-మనుషులను, వస్తువులను ఒక చోట నుండి వేరొక చోటుకు చేరవేసేందుకు దోహదం చేస్తుంది. ముఖ్యంగా ప్రయాణీకులకు నేపలందించడంలో రాష్ట్ర రోడ్స్ రవాణా సంస్థల పాత్ర చెప్పాకోదగ్గది. ఎప్పణిత్తులోని తీసు చక్కం-ప్రజాప్రగతికి చిప్పుప్రార్థన అనే నినాదంలో ప్రయాణీకులకు విశేషమైన సేవలు అందిస్తూ, రోజు రోజుకు అభివృద్ధి చెందుతూ ప్రజా జీవనంలో ముఖ్యమైన పాత్రమని పోస్తుం ఉంది. 1950లో రోడ్స్ రవాణా సంస్థ చట్టం ద్వారా కేంద్ర ప్రభుత్వం బస్సుల జాతీయకరణను ప్రవేశపెట్టింది. అదే చట్టం కీంద దేశంలో ఆన్ని రాష్ట్ర రవాణా సంస్థలు నిర్వహింపబడుతున్నాయి. ప్రస్తుతం కేంద్ర రోడ్స్ రవాణా సంస్థ ఆఫీసినంలో మొత్తం 71 సంస్థలు వాని చేస్తున్నాయి. ఆవి 21 కార్బోర్స్ పష్టుగా, 31 కంపెనీలుగా, 10 ముస్లిమ్ ఆఫీసినంలోని రోడ్స్ రవాణా విభాగాలుగా, 8 గవర్నర్మెంట్ విభాగాలుగా, ఒకటి అసోసిఏట్ మెంబరుగా వాని చేస్తున్నాయి.

ତୁମ୍ଭର ପାଦକ ରାଷ୍ଟ୍ର ରାଷ୍ଟ୍ର ପିଲାଙ୍ଗା ନରାଷ୍ଟ୍ର (ଏହିପରିମାଣରଙ୍ଗରେ)

రోడ్డు రవాణా సంస్థ చట్టం (1950) ద్వారా ప్రయాటకులకు నమర్ఖవంతగా, తగినంతగా, సౌకర్యవంతమైన క్రమబద్ధమైన రక్షణ యొక్కమన తత్కష్ప ధర కలిగిన సేవలను ప్రయాటికులకు అందించాలనే శ్యేయంతో 1958 జూన్ 11న ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా సంస్థ ఏర్పడింది. 1958 ప్రారంభంలో కేవలం 609 జస్సులు కలిగి, 5081 మంది ఉద్యోగులతో, 16 డిపోలు, 6.50 లక్షల మంది ప్రయాటికులను చేరవేస్తా, మొత్తం 182 కోట్ల రూపాయిల ఆస్తులు కలిగిన ఎపివెనెషర్టిసి అంచెలంచెలుగా ఎదుగుతూ ఎంతో అభివృద్ధిని సాధించింది.

గ్యాస్‌లో ఉత్సత్తి అయ్యే విద్యుత్కు యూనిట్‌కు రెండు రూపాయలు, ఎరువుల ధర టమ్ముకు 6000 రూపాయలు పెరుగుతుంది. గ్యాస్ ఉత్సత్తి తగ్గింపు వల్ల ఇప్పటికీ రు. ఒక లక్ష కోట్లకు పైగా ఉత్సత్తి నష్టం సంభవించింది. రేటు పెరపుదల వల్ల రిలయ్స్‌కు దాదాపు రు. లక్ష కోట్లు లభ్యి చేకూరుతుంది. ప్రజల నెత్తిన అదనపు భారం పడుతుంది. ఒవెన్జిసి గ్యాస్‌కు ఇదే రేటు పర్సిస్ట్రండటూ, వీరశ్వ మొయిలీ రేటు పెంపుదలను గట్టిగా సమర్పిస్తున్నారు. వాస్తవమే కానీ ఒవెన్జిసికి లాభాలు పెరిగితే అవి ప్రభుత్వానికి చెందుతాయి. కాగా రిలయ్స్ లాభాలు వారి సొంత జీబులోకి వెలుతాయి.

ದೇಶ ಸಂಪದ ಅಯಿನ ಪ್ರಕೃತಿ ಮನರುಲನು ಉದಾರಂಗಾ, ಪ್ರೈವೆಟ್ ರಂಗಾನಿಕಿ ದೀಪಿಪೆಡಿಟಂಲ್ ಅವಿನೀಸಿಕಿ ಬೋಟು ಲೇದಂತೆ ನಮುಷಕ್ಕಂತಹ ಕಾಡು.

ప్రయాణికులకు సౌకర్యాలు

ఈ సంస్క ముఖ్య ఉద్దేశం ప్రయాణీకులకు మంచి రవాణా సౌకర్యాలను చేకూర్చడం. ఈ సంస్క ప్రయాణీకులకు రవాణా సౌకర్యాలను కల్పించడంలో ముందు భాగాన ఉంది. వివిధ రకాల ప్రయాణీకుల సౌకర్యం నిమిత్తం అనేక రకాలైన రాయితీలను కల్పిస్తాడి. ఉద్దేశ్యస్తులకు, విద్యార్థులకు, వికలాంగులకు రాయితీలను మంజూరు చేస్తాంది. రాష్ట్రంలోని 22,460 గ్రాములకు అర్థచిసే బస్సు సౌకర్యం కల్పించారు. అనేకరకాల ప్రయాణీకులను దృష్టిలో ఉంచుకొని గరుడ, శ్రూపక్, లగ్గరీ, నాన్ స్టో, ఆర్ద్రనరీ, పట్టెలుగు బస్సులను ఏర్పాటు చేశారు. ప్రత్యేకించి ముఖ్య పుట్టులను దృష్టిలో ఉంచుకొని ప్రత్యేకమైన సిటి బస్సులను, డిపోలను నిర్వహిస్తాంది. కొత్త బస్సులు అవసరమైన చోట ప్రయాణీకుల అవసరాల నిమిత్తం ప్రైవేట్ బస్సులను ఆద్దేకు తీసుకొని నదుపుతోంది. పక్కనే ఉన్న రాష్ట్రాలకు బస్సులను నడుపుతూ ఎంతో ప్రయోజనాన్ని కలిగొంది. తిథిశాండు, కర్మాంటక, జిడిపా, మహారాష్ట్ర లాంటి రాష్ట్రాలకు బస్సులను నడుపుతోంది. ప్రయాణీకుల సౌకర్యం కోసం, బస్సులలో అడ్వెన్స్ రిజర్వేషన్లు, భోను ద్వారా రిజర్వేషన్లు, తక్కువ స్థాయి చార్టీలతో ఎవ్వేల సౌకర్యం కల్పించారు. జతర రాష్ట్రాల సరీసుల పోలిక

ఎపీఎస్ అర్థాట్ ని మహారాష్ట్ర, కర్ణాటక, తెలంగాణ, మద్యప్రదేశ్ లలోని రోడ్సు రవాణా సంస్థలతో కోల్పో చూస్తే ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్ర రోడ్సు రవాణా సంప్రదా 2009 -10 సంవత్సరం నాటిటి 21,469 వాహనాలు కలిగి ఉండి సంఖ్యావరంగా ప్రథమ స్థానంలో నిలువగా, మహారాష్ట్ర రాష్ట్ర రోడ్సు రవాణా సంప్రదా 16,832ను, కర్ణాటక 5820, తెలంగాణ 3984,

ధర పెంపుదలను నిలవుదలలో ఉంచి, స్టోక్ ఫోల్డర్స్ అందరితో చర్చించాలనీ వామపక్షపారీల నాయకులు కోరుతున్నప్పటికి ప్రథమాంశట్టించుకోలేదు. ప్రథమాంశం కూడా బడా బూర్జువా శక్తులకే తాబోర్గా వ్యవహరించింది. ఈ దోషిడిపై నియమ, నిఱంధనలను రిలయ్ఎస్ ఉల్లంఘించడంతై ప్రథమాంశం కూడా ఆ నంసంస్కర దాసోహం కావడాన్ని వ్యతిరేకించే శక్తులన్నీ ఏకం కావాలి. దోషిడి శక్తులకు వ్యతిరేకంగా పోరాదే ప్రజలందరూ నంపుటితవడాలి. గుత్త పెట్టుబడిదారులకు ఊడిగం చేస్తున్న దోషిడి శక్తులను ప్రతిష్ఠించాలి. దళారీ పాలక వర్గాల కుటుంబ ప్రజలకు బహిర్గతం చేస్తూ, నూతన ప్రజాసామ్రమ్య విషయం దిగుణ ప్రజలను కదిలించడం ద్వారానే విజయవంతం కాగలుగుతాం.

(రచయిత ఉపిడిఅర్ రాష్ట కమిటీ సబ్యూలు) వీ

మద్యపుద్దేశ్ 2291 బస్టులను కలిగి ఉన్నాయి. ఉద్యోగస్తులను గమనిస్తే 2009-10 ఏపిఎన్ఆర్టిసి 1,15,898 మందిని, మహారాష్ట్ర 1,10,405 మందిని కలిగి ప్రథమ, ద్వితీయ స్థానాలలో ఉన్నాయి. కర్ణాటక 35,312, మద్యపుద్దేశ్ 20,805, కేరళ 24,270 మంది ఉద్యోగస్తులను కలిగి ఉన్నాయి.

అంతేకాక ప్రయాణీకుల వివరాల ఆధారంగా ఏపిఎన్ఆర్టిసి 2009-10 నాలీకి 48,935, మహారాష్ట్ర 6222.41, కర్ణాటక 2028.92 కేరళ 2829, మద్యపుద్దేశ్ 195.25 లక్షల ప్రయాణీకులను వారివారి గమ్య స్థానాలకు చేరుస్తున్నాయి.

ఈ విధంగా జతర రాష్ట్రాల రోడ్సు రహాజా సంస్థలలో పోల్చిచూన్న అనేక విషయాలలో ఎంతో అభివృద్ధి సాధించిన ఏపిఎన్ఆర్టిసి ప్రైవేట్ బస్టులకు పర్యాప్త ఇవ్వడం ద్వారా వ్యవస్థాపరమైన నిర్వాహణ లోపాల వలన ఎంతో నష్టపోతున్నది. కాబట్టి లోపాలను సవరించు కొన్నప్పుడు మాత్రమే సమర్పించును రోడ్సు రహాజా సంస్థగా దేశంలోనే ముందుండే అవకాశముంది.

#### ఏపిఎన్ఆర్టిసి ప్రస్తుత పనితీరు

1958 జనవరిలో ఏపిఎన్ఆర్టిసి సంస్థగా అవతరించిన నాటి నుంచి నేపిప్పకు ప్రతిఱింశంలోనూ అంచెలంచె లూగా ఎప్పగుతూ తన పనితీరును పెంచుకుంటూ వెళ్లున్నది. ఈ అభివృద్ధి ప్రశంసించ దగ్గరది. ఏపిఎన్ఆర్టిసి పనితీరును (అధికారికంగా అందుబాటులో ఉన్న సమాచారం 2009-2010 ఆధారంగా) నాలుగు రకాలుగా విభజించి పరిశీలించవచ్చు. 1) మూలధన నిర్మాణం, 2) ఆదాయ సంబంధమైన నైపుణం, 3) భౌతిక పరమైన సామర్థ్యం, 4) నిర్వహణ పరమైన సామర్థ్యం.

1) మూలధన నిర్మాణం : ఏపిఎన్ఆర్టిసి మూలధన నిర్మాణాన్ని పరిశీలించినట్లుయితే అప్పులు, అస్తులు 2003-04లో రు. 3303.10 కోట్లు ఉండగా 2008-09లో రు. 4846.48 కోట్లుగా క్రిందినిపుస్త ఉంది.

మొత్తం అప్పులను గమనించినట్లయితే అత్యధిక శాతం నిధులు, లోడ్ల రూపంలో కనిపిస్తున్నాయి. నిధులు 2003-04లో రు. 1669.98 కోట్లుగా, 2008-09లో రు. 1823.66 కోట్లుగా ఉన్నవి. లోస్సు గమనిస్తే 2003-04లో రు. 1040.98 కోట్లు, 2008-09లో రు. 1404.47కోట్లుగా ఉన్నవి.

రెండు అప్పులు 2003-04లో రు. 210.59 కోట్లు, 2008-09 లో రు. 1108.81 కోట్లుగా ఉన్నవి. మూలధనం విషయానికాన్ని రాష్ట్ర ప్రథమంగా మూలధనం 2003-04లోనూ, 2008-09 వరకూ రు. 133.19 కోట్లుగా ఉండి ఏవిధమైన మార్పు లేకుండా ఉంది. కేంద్ర ప్రథమంగా మూలధనం 2003-04లో రు. 61.07 కోట్లుగా ఉంది 2008-09 వరకు ఏవిధమైన మార్పు లేకుండా ఉంది.

మొత్తం అస్తుల్లో స్థిరాస్తులు 2008-09లో రు. 2516.46 కోట్లుగా ఉన్నాయి. ప్రస్తుత అస్తులు, లోస్సు, అడ్వోకేటులు రు. 178.33 కోట్లుగా ఉన్నవి. రాష్ట్ర ప్రథమంగా నుండి సహాయం రు. 165.21 కోట్లు, రుణగ్రస్తులు, వహులు బిల్లులు రు. 854.64 కోట్లు, నికర ఆదాయ లోటు భాతా రు. 1151.84 కోట్లుగా ఉన్నవి.

2) అభికషణం సంబంధమైన సామర్థ్యం : ఆర్థిక సంబంధమైన అంశాలను గమనిస్తే 2009-10 లో ఆదాయం ట్రాఫిక్ ద్వారా రు. 4398.55 కోట్లు, రాష్ట్ర ప్రథమంగా నుంచి వచ్చిన రాయతీ ఆదాయం రు. 540.79 కోట్లు, ట్రాఫిక్ కేరళ ఆదాయం రు. 266.92 కోట్లు, మొత్తం ఆదాయం 2009-10 లో రు. 5206.26 కోట్లుగా ఉంది. 2004-05 నుండి 2009-10 వరకూ ఆదాయం పెరుగుదలతో పోలీస్ పేరుగుదల తక్కువేనని చెప్పవచ్చు.

ఏపిఎన్ఆర్టిసి 2004-05లో మొత్తం వ్యయం రు. 3440.64 కోట్లు అందులో ఉద్యోగుల వ్యయం రు. 1359.10 కోట్లు, మెటోరియల్ వ్యయం (ఇంధనం) రు. 1015.01 కోట్లు, పస్టులకు చెల్లించినది రు. 361.89 కోట్లు, అద్దె బస్టులకు చెల్లించినది రు. 262.28 కోట్లు, 2009-10 నంపత్రంలో మొత్తం ఖర్చును పరిశీలిస్తే పరునల్ ఖర్చులకు రు. 2206.95 కోట్లుగాను, మెటోరియల్ ఖర్చులకు రు. 1821.78 కోట్లుగాను, టాక్సులు రు. 279.42 కోట్లుగాను, వడ్డీలు రు. 114.64 కోట్లుగాను, తరుగుదల రు. 224.91 కోట్లుగాను, ఇతర ఖర్చుల అన్ని కలిపి రు. 166.89 కోట్లు, అద్దె బస్టులకు చెల్లించినది రు. 906.19 కోట్లు, సష్టు రు. 514.55 కోట్లు కలిపి మొత్తం ఖర్చు రు. 5720.81 కోట్లుగా ఉన్నది.

3) భౌతికపరమైన సామర్థ్యం : ఆర్టిసి మొత్తం కలిగి ఉన్న బస్టులు 2004-05లో 19,609, 2009-10లో 21,469గా ఉన్నాయి. పీటిలో సాంత బస్టులు 2004-05 లో 17,825, 2009-10లో 17,351, అద్దె బస్టులు 2004-05 లో 1,689, 2009-10లో 4,045. నిర్వహిస్తున్న మొత్తం రూటు సంఖ్య 2004-05లో 8,132 కాగా 2009-10లో రూటు సంఖ్య 7,955. 2009-10లో వాహనాల ఉపయోగం 99.58 శాతంగా ఉంది.

ఆర్టిసి నిర్వహించిన కి.మీ 2004-05లో 23250 లక్షల కి.మీ గా ఉండగా 2009-10లో 27716 లక్షల కి.మీ కు పెరిగింది. 2004-05లో చేరవేసిన ప్రయాణీకుల సంఖ్య 42,749 లక్షలు కాగా 2009-10 లో 48935 లక్షలుకు చేరింది. మొత్తం ఉద్యోగుల సంఖ్య 2004-05లో 117400 ఉండగా 2009-10 లో 115898గా ఉన్నారు. వారిలో కండక్టరు, డ్రైవర్లు 88183, కంట్రోలర్లు, ట్రాఫిక్ ఇన్సెక్షన్ ఉద్యోగులు 5,514, వర్క్షాప్ మొయింపెన్స్ ఉద్యోగులు 13,349 ఉన్నారు. బస్టుకు ఉద్యోగుల శాతం 2004-05 లో 6.31, 2009-10 లో 6.01గా ఉంది.

4) నిర్వహణ సామర్థ్యం : 2009-10లో ఆర్టిసి బస్టులు ఉపయోగం శాతం 99.58. ఒక్క రోజుకు బస్టు తిరిగిన కి.మీ. 357.3గా ఉంది. ఒక్కప్పు బస్టుకు కి.మీ.కు పొందిన ఆదాయం 1838 పైనులు. బస్టు ఎక్కు ప్రయాణీకుల శాతము 69 గాను, నిర్వహణ నిమిత్తం చేసే కి.మీ. ఖర్చు 1895 పైనులు ఖర్చు జరుగుతున్నది. సష్టం కి.మీకు 57 పైనులు పొందారు. ఎచ్.ఎన్.డి (కయంపియల్) 5.28 గా నమోదుయింది.

**సమస్యలు - నివారణ చర్యలు**

1) మూలధనం తక్కువ : సంఖ్య మొత్తం అప్పులు రు. 4866.48 కోట్లలో మొత్తం మూలధనం కేవలం రు. 206 కోట్లు మాత్రమే. సంఖ్య

నిధులు, రెవెన్యూ అప్పులు, లోడ్ మీద ఆధారపడి కార్బూక్సమాలను నిర్వహించడం మంచిది కాదు, కాబట్టి ప్రభుత్వం తళ్ళణం చర్యలు తీసుకుని 1500 కోట్లకు ఆర్టిసి మూలధనం పెంచాలి.

**2) రుళగ్రస్టులు, వసూలు బిల్లులు :** సంస్కరు రుళగ్రస్టులు, వసూలు బిల్లులు ద్వారా రావసిన మొత్తం 2004-05లో రు. 60.16 కోట్లు నుండి 2009-10లో రు. 854.64 కోట్లకు పెరగడం ప్రమాదకరం. ఈ మొత్తం తళ్ళణం పెరగకుండా, వీలైనంత త్వరగా వసూలకు చర్యలు తీసుకోవాలి.

**3) నికర ఆదాయ లోటు ఖాతా :** ఇది గత కొద్ది సంవత్సరాల నుంచి వస్తున్న నష్టాల మొత్తం. ఇది 2003-04లో రు. 1018.10 కోట్లగా ఉండగా, 2008-09లో ఇది రు. 1151.84 కోట్లగా ఉంది. ప్రస్తుతం ఇది రు. 1500 కోట్లుపైబి ఉండవచ్చి. ప్రభుత్వం తళ్ళణం 750 కోట్లు ఇచ్చి నికర ఆదాయ లోటు ఖాతాను తగ్గించడానికి చర్యలు తీసుకోవాలి.

**4) రాయాలీలు :** రాష్ట్ర ప్రభుత్వం కారణంగా ఆర్టిసి ప్రకటించిన రాయాలీలు మొత్తం ఏలుప 2009-10లో రు. 540.79 కోట్లగా ఉంది. విద్యార్థులకు, వికలాంగులకు, స్నేతంత్ర్య సమరయోధులకు, ఒతరులకు రాయాలీలు ఇచ్చారు. రాయాలీ ఇచ్చేసి ప్రభుత్వం కొసం, ఆ మొత్తాన్ని ప్రభుత్వం ఎప్పటికే చెల్లిస్తుంది. ఈ రాయాలీ ఇప్పుడం ఆర్టిసిని ఎక్కువ ఇబ్బంది కలిగిస్తూ ఉపుర్ది. రాయాలీ మొత్తాను ఎప్పటికప్పుడు ప్రభుత్వం చెల్లిస్తుంటే నిర్వహణ భారం తగ్గుతుంది.

**5) నష్టాల రాబడి, వష్టి చెల్లింపులు :** ఎపివెన్సెల్ టిసి ఎదుర్కొనే సమస్యలలో ఒకటి నష్టాలు. 2009-10లో రు. 514.55 కోట్ల నష్టాలకు గుర్తింది. ఆర్టిసిని కొంత లాభాలను సంపాదిస్తూ ఉన్నా అంతకు ముందు ఉన్న అప్పుల కారణంగా, బ్యాంకులకు చెల్లించవసిన వష్టిలకు నరిపోతుంది, 2009-10లో నష్టం రు. 114.64 కోట్లగా ఉంది.

**6) అద్దె బప్పులు :** ఆర్టిసి 2004-05లో నిర్వహించిన అద్దె బప్పులు 1689, వాటికి చెల్లించిన మొత్తం 262.28 కోట్లు, అవి 2009-10 నాటికి 4045కు పెరిగాయి. వాటికి చెల్లించిన మొత్తం 906.19 కోట్లు. అద్దె బప్పులు పెరుగుదల వాటికి చెల్లించే వ్యయం భారీగా పెరగడం ఆర్టిసికి ప్రమాదకరం. అద్దె బప్పులు ఇచ్చిన కొండరు ప్రివేట్ ఆపరేటర్లు కొత్త బప్పులను కొని. వాటికి సమాంతరంగా నిర్వహిస్తున్న నడువులున్నారు. కావున ప్రతి అద్దె బప్పు ద్వారా లాభం రావాలి లేకపోతే వాటికి రద్దు చేయాలి లేదా లాభం వచ్చేలాగా వాటి రూటును ఆర్టిసి మార్చి చేయాలి.

**7) నిర్వహణ, వ్యవస్థాపరిశైలెన సమస్యలు :** పాత బప్పులు, అధిక సిబ్బంది, క్రమశిక్షణ కొరవడడం, పాత బప్పు స్టేషన్లలో మార్పు లేకపోవడం, క్రమపద్ధతిలో నిర్వహణను మార్చుకుండా ఎప్పటి సుంచో సదుపుతున్న విధానాలనే అమలు చేయడం, అధికారులకు, సిబ్బందికి మధ్య సత్యంబంధాలు కొరవడి కార్బూక సంఘాల సమేకులకు దారితీయడం, జితరితా సమ్ములు, ధర్మాలు, బస్టులపై అట్లది మూకల దాచులు వంటి వాటి వలన ఆర్టిసి అనేక రకాలైన ఇబ్బందులను ఎదుర్కొంటోంది.

**8) కేంద్ర ప్రభుత్వ సరళీకృత విధానాలు-మార్గదర్శక సూత్రాలు :** అర్థికరంగంలో కేంద్ర ప్రభుత్వ సరళీకృత విధానం రోడ్సు రపాణా

రంగంపై కూడా తన ప్రభూవాన్ని చూపుతోంది. అధికంగా ప్రివేట్ లిఫులు నడవదానికి హోట్లు కల్పించాలని ప్రివేట్ ఆపరేటర్లను ఆకర్షించి రూట్లలో మాత్రమే ప్రభుత్వ రపాణా సంస్థలు సర్వీసులు నడవాలని ప్రభుత్వరంగ విస్తరణ కూడదని పత్రిడి చేస్తూ ప్రివేట్ కరణసు ప్రోత్సాహ మిస్టర్ ఉంది.

**9) మాటారు వాహనాల చట్టం :** 1988లో సవరించబడిన మోటారు వాహనాల చట్టం నిబంధనల కారణంగా ఎక్కువ సంఖ్యలో కాంట్రాక్టు కారేజీలు, ఆల్ ఐండియా టూరిస్టు పరిష్కార తోడు చట్ట విరుద్ధ ఆపరేటర్ల చెరటాలు జారీయం చేయబడిన రంగాలలో బాగా ఎక్కువైపోయాంది.

**10) ప్రివేట్ ఆపరేటర్ల పోటీ :** ఎక్కువ ప్రయాణీకుల సాంద్రత కలిగిన దూరప్రాంతపు రూట్లపైన తక్కువ స్థాయి పన్నులను అవకాశంగా తీసుకొని ప్రివేట్ ఆపరేటర్లు లాగ్గరీ బస్సులను, కొన్ని ఎయిర్ కండిషన్స్ బస్సులను కూడా కాంట్రాక్టు క్రౌచేటీల ముసుగులో తీసుకువస్తున్నారు. ప్రివేట్ ఆపరేటర్లు లాభదాయకం కాని రూట్లలో ఎక్కువ సాంద్రత కలిగిన రూట్లలో లాగ్గరీ కోవ రూపంలో ఎక్కువగా నడవపుతూ ఉన్నారు. ప్రివేట్ ఆపరేటర్ల పోటీ పెరుగుతున్న కారణంగా, సామాజిక బాధ్యతగా నడవపుతున్న ట్రైప్పులలోని నష్టాన్ని, ఇతర చోట్ల లాభదాయకంగా నడిచే సర్వీసులతో భద్రి చేయడానికి ఆర్టిసి చేపట్టిన వ్యాహారం కష్టపరమమవుతుంది.

**భారతదేశ రోడ్సు రపాణా సంస్థలతో పోటీచూస్తే ఎపివెన్సెల్ టిసి వాహనాల సంఖ్య పరంగా, ఈడ్వైస్గుసుల సంఖ్య పరంగా మొదటి స్థానంలో ఉన్నది. వెలుత్తం సంస్థ జోన్స్‌గా విభజించబడి నిర్వహిస్తున్నప్పటికీ నిర్వహణభారం వీపరితంగా పెరిగి ప్రతి సంవత్సరం సంస్థలు పెరిగిపోతూ ఉన్నాయి. సమేలు కారణంగా, అనేక రకాలైన లోపాలు కారణంగా ప్రస్తుతం ఆర్టిసి నష్టాల మొత్తం సుమారుగా 4600 కోట్లకు చేరుకొని అప్పుడు ఊచిలో కొట్లమిట్టాడుతున్నది.**

ఆర్టిసి నష్టాలను తగ్గించాలని, అభివృద్ధి పథంలో నడవదానికి ఏం చేయాలో సలహోలు ఇప్పండి అని 2005లో వై.ఎన్. రాజశేఖర్ రెడ్డి ఇండియన్ ఇన్సైట్యూట్ ఆఫ్ మేనేజ్మెంట్ బెంగుళూరు వారితో ఒక నిపుణుల కమిషనీ డా. రవికుమార్ ఆధ్వర్యంలో ఏర్పాటు చేశారు. అదే విధంగా ముగ్గురు మంత్రులు, ఆర్టిసి ఉన్నతాధికారుల టీం బెంగుళూరు వెల్లి ప్రతేకంగా పరిశీలించి అధ్యయనం చేశారు. అ కమిషనీ అనేక మంచి సలహోలు ఇచ్చింది.

అంతేకాక తమిళనాడు ప్రభుత్వం టీఎన్సెల్ టిసిని 1996లో ఎంటిసిగా, చిఎన్వెన్వెన్టిసి (6 భాగాలు)గా, ఎన్సిటిసిగా మొత్తం 8 స్వాతంత్ర ప్రతిపత్తి గల కార్బూరైషన్స్ గా ఏర్పాటు చేసినట్లు అలాగే బెంగుళూరు ప్రభుత్వం కె.ఎన్.అర్టిసిని 1997లో చిఎంటిసిగా, ఎన్డబ్బుకెట్రీటిసిగా, 2000లో ఎన్డబ్బుకెట్రీటిసిగా మొత్తం (కె.ఎన్.అర్టిసితో కలిపి) నాలగు స్టోయం ప్రతిపత్తి గల కార్బూరైషన్స్గా విభజించిన విధంగా, ఎపివెన్సెల్ టిసిని నిర్వహణ సౌలభ్యం కొరకు, సామార్ధ్యం పెంపు కారకు, నిర్వహణ వ్యయాలు, నష్టాలు తగ్గించు కేవడానికి మాడు లేదా నాలగు కార్బూరైషన్స్గా విభజించాలని ఐషించి బెంగుళూరు నిపుణుల కమిటీ సలహో ఇచ్చింది.

గతంలో కేంద్ర ప్రభుత్వం జెఎన్వెన్సెల్ ఎందం కింద

## దత్తి సుధాకర్

విజయనగరం జిల్లా పెదమంకి గ్రామానికి చెందిన సామాజిక కార్యకర్త దత్తి సుధాకర్ (59) అధిక రక్షణాటు వల్ల పక్షవాతంతో ఫీల్రువరి 6న విభాగపట్టంలోని కళా అసుపత్రిలో మరణించారు. సమాజంలోని వైఫల్యాలను తెలియపరిచే అసహజ మరణాల శీర్షికను వీక్షణం ప్రతి నెల జిల్లాల వారీగా వెలువరిస్తుంది. ఈ శీర్షికను చూసి సుధాకర్ స్వందించి విజయనగరం జిల్లాలో జరుగుతున్న అసహజ మరణాల వివరాలను 2008 నుండి 2013 దిసెంబర్ వరకు సేకరించి క్రమం తప్పకుండా ప్రతి నెలా అందజేశారు. అనుకోని విధంగా సుధాకర్ కూడా అసహజ మరణానికి గుర్తొచ్చారు. ఆయన సామాజిక జీవితాన్ని రైతాంగపేదల సమితిలో ప్రారంభించారు. ప్రపంచికరం తెఱ్పున్న విధ్యంసాన్ని అప్పుకోవడానికి అభిల భారత ప్రేమా ప్రతిఘటన వేదికలో పనిచేశారు. ఆ తరువాత రాష్ట్రంలో ఏర్పడిన దేశభక్త ప్రభాతంత్ర ఉద్ఘమం సంపూర్ణ పనిచేశారు. ఆయన స్థానిక యువకులను, అలోచనాపరులను



సమీకరించి సమాజ వికాస సంఘం ఏర్పాటు చేసి దాని ఆధ్యాత్మిక సామాజిక కార్యక్రమాలు నిర్వహించారు. పెదమంకిలో ఉన్న 23 డెల్యూపోపులను ఎత్తివేసి సంపూర్ణ మద్యపాన నివేదం విధించాలని గత వినిమిది నంపత్తురాలుగా కృషి చేసున్నారు. పెదమంకిలో ప్రజలను పట్టిటించిన్న ప్రైవేట్ లైసెన్సు విధ్యాలను విలిపించి తైడ్య సహాయం అందేలా కృషిచేశారు. 1954లో జన్మించిన ఆయన చనిపోయేంత వరకు సమాజంలోని అసమానతలకు కారణం ప్రభుత్వ వైఫల్యాలే అనే విషయాన్ని ప్రజలకు తెలియజ్ఞస్తూ వచ్చారు. నిరంతరం సమాజ మార్పుకోసం కృషిచేశారు. అధ్యాంతరంగా అసహజ మరణం పాలైనందుకు చింతిస్తూ దత్తి సుదాకర్ కు 'పీక్షన్స్' విషప్రమంగా నివాశలు అర్పిస్తోంది. ఆయన కృషిలో భాగస్తులై సహకరించిన కుటుంబ సభ్యులకు సహానుభూతిని తెలియజ్ఞస్తోంది.

సహాయం చేసే మొదటి దశలో 3 లేదా 4 కార్బోర్స్‌ఎస్స్‌గా విభజించాలని కోరడం జరిగింది. ప్రసుతం జెవెనెవెన్యుఅర్ఎం పథకం రండప దశ కింద అర్థిక సహాయం (రు. 845 కోట్లు) ఇప్పాలంబే తప్పని సరిగా చిన్న చిన్న కార్బోర్స్‌ఎస్స్‌గా చేయవలసిందేనని నిబంధనలు తప్పనిసరి చేసింది. కాబట్టి విధంగా చూసిన, అర్టిసిని నాబుగు బాగాలుగా విభజించడం తప్పనిసరి అలాగే అర్టిసిని అభివృద్ధికి మేలు జరుగుతుంది. అనవసర నిర్వహణ భారం, అన్ని ప్రాంతాలలో రూటు సక్రమ నిర్వహణ, స్వయం ప్రతిపక్షి వలన కలగుతుంది. స్థానికంగా ఉన్న అనేక రకాలైన వనరులను, అవకాశాలను అంది పుష్టుకోవాడానికి వీలపుతుంది. ఏ జోన్లో వచ్చే లాభాలు ఆ జోన్ అభివృద్ధికి వాడుకోవడానికి ఉపయోగ పడతాయి.

కాబట్టి అర్టిసిని ట్రైదారాబాద్ జోనల్ అర్థన్ ట్రౌన్ పోర్టు కార్బోర్స్‌ఎస్స్ (ఎచ్‌డి‌ఎయిటిసి), కరీంనగర్ జోనల్ అర్థన్ ట్రౌన్‌పోర్టు కార్బోర్స్‌ఎస్స్ (కెఎస్‌ఎయిటిసి), విజయవాడ అంది విజయనగరం జోనల్ అర్థన్ ట్రౌన్‌పోర్టు కార్బోర్స్‌ఎస్స్ (వి అంది విజయిటిసి), కడప అంది నెల్లూరు జోనల్ అర్థన్ ట్రౌన్‌పోర్టు కార్బోర్స్‌ఎస్స్ (కె అంది ఎన్‌డి‌ఎయిటిసి) లుగా విభజించాలి. వీటిని స్వతంత్ర సంపూర్ణ ప్రభుత్వ అధినంలో ఏర్పాటు చేయడం చాలా అవసరం. కార్బుక సంఘాలు అనవసర భయాలు వదిలి, సంస్కరించి పుష్టుకోసం ప్రభుత్వం ఏవిభజైన నిర్వహణ తీసుకున్నా సహకరిస్తే మంచిది.

ప్రసుతం నెలకొని ఉన్న అన్ని సమస్యలను త్రుట్టంగా పరిశీలించి, పట్టిస్తున్నామని, అవసరాలకు తగిన రవాణా విధానాన్ని, లక్ష్యాన్ని ఏలోపేతం చేసి సంపూర్ణ సౌకర్యాలలో పెను మార్పులు చేసేందుకు కృషి చేసి, సమస్యలను ఎదుర్కొనేందుకు సస్పణ్టం కావాలి.

సప్లైలు రాకుండా చూసుకొంటూ లాభాల సాధనానైపు కృషి చేస్తూ, ప్రభుత్వం ప్రకటించే రాయితీలను తగ్గించడానికి ప్రయత్నం చేస్తూ లేదా ఆ రాయితీల మొత్తాన్ని ప్రభుత్వం వెంటనే భరించేలాగా ప్రయత్నాలు చేసి జాగ్రత్తలు తీసుకోవలని ఉపటుంది. ప్రైవేట్ అపెట్టటపు క్రమాల్చర్యం చేయడం గానీ లేదా పూర్తిగా అన్ని రూపులు జీలీకరణ చేయడం ఎంతొ ఉపయోగపడుతుంది. అలాగే అధిక సేభ్యందిని క్రమేఖి తగ్గిస్తూ అవసరమైన చర్యలను తీసుకొని, ప్యాప్సోపరమైన లోపాలను సరిదిద్యుకొని, సాసుకూల అంతాలను పట్టిపుంగా ఉపయోగించుకొని ఎపివెనెర్రెటిసి అభివృద్ధి చెందవలసి ఉంది.

ఎక్కువ ఆర్టినరీ సర్బ్సులను సమయానుగణంగా సడవడం, ఛార్జీల వసూల్కను సులభతరం చేయడం. ముఖ్యంగా ప్రయాణీకులు చేయుత్రిన చేటల్లు ఎక్కువుచేపడం, సంస్కర్లో సంయుక్త యాజమాన్య కార్బుక మందలి విర్వరచుకోవడం ద్వారా కొన్ని ప్రధాన సమస్యలు పరిప్రేక్షించుకోవచ్చు. రాష్ట్రంలోనే ప్రజలకు అత్యధిక సేవలు అందచేయ గలిగినప్పుడే 'బస్ట్ చక్రం-ప్రంజల్ ప్రగతికి చిప్పుం' అనే నినాదం వాసుపమపుతుంది.

తాను నదుపుతున్న సర్బ్సులను ప్రయాణీకులు తీసుకొన్న స్థాయిలో వారి అవసరాలను తీర్చుచూసి సరిపోయే స్థాయిలో ఉన్నాయా అన్న సమీక్ష జరుపుకుని చట్టపుమున సర్బ్సుల సుండి పెరుగుతున్న పోటీలో, మారుతున్న పోటీ పాతావరణంలో సమర్పించంతంగా నిలువగలిగేలా అర్టిసి మరింత ఆధునాత మార్పులను సంతరించుకోవాలి.

(రచయిత, వాణిజ్య రాష్ట్ర అధ్యాపకులు,  
ప్రభుత్వ మహిళా ద్రీగ్రి కళాశాల, శ్రీకాళహాస్తి)