**15 -ാം കേരള നിയമസഭ**

**5 -ാം സമ്മേളനം**

**നക്ഷത്ര ചിഹ്നം ഇല്ലാത്ത ചോദ്യം നം. 499** **28-06-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്**

**ധനകാര്യ ഇൻസ്‌പെക്ഷൻ റിപ്പോർട്ട്**

| ചോദ്യം | | ഉത്തരം | |
|---|---|---|---|
| ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത് | | ശ്രീ കെ എൻ ബാലഗോപാൽ<br>(ധനകാര്യ വകുപ്പ് മന്ത്രി) | |
| (എ) | കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ ധനകാര്യ ഇൻസ്‌പെക്ഷൻ വിങ് നടത്തിയ ഏറ്റവും ഒടുവിലത്തെ പരിശോധനാ റിപ്പോർട്ടിന്റെ പകർപ്പ് ലഭ്യമാക്കാമോ? | (എ) | കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽ ഡീസൽ ഉപയോഗവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ധനകാര്യ പരിശോധന വിഭാഗം നടത്തിയ പരിശോധനാ റിപ്പോർട്ടിന്റെ പകർപ്പ് അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്. |

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

## കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽ ഡീസൽ ഉപയോഗവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ധനകാര്യ പരിശോധന (എൻ.റ്റി-കെ) വിഭാഗം നടത്തിയ പരിശോധനയുടെ റിപ്പോർട്ട്

ട്രാൻസ് പോർട്ട് സെക്രട്ടറിയുടെ 11/01/2018 തീയതിലെ അർദ്ധ ഔദ്യോഗിക കത്ത് നം.TRANS-A1/464/2017-TRANS ലെ നിർദേശപ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയിലെ ഡീസൽ ഉപയോഗവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ധനകാര്യ (പരിശോധനാ വിഭാഗം എൻ.ടി.കെ) വകുപ്പ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ചീഫ് ഓഫീസിലും പേരൂർക്കട, തിരുവനന്തപുരം സിറ്റി ഡിപ്പോകളിലും പരിശോധന നടത്തുകയുണ്ടായി.

### പ്രസ്തുത പരിശോധനയുടെ ഭാഗമായി നടത്തിയ കണ്ടെത്തലുകൾ ചുവടെ നൽകുന്നു

### (1) ഡെയിലി ഫ്യൂവൽ ഇഷ്യൂ ഷീറ്റുകളിൽ പമ്പുകളുടെ ഓപ്പണിംഗ് & ക്ലോസിംഗ് മീറ്റർ റീഡിംഗ്, UG ടാങ്കുകളുടെ ഇന്ധനത്തിന്റെ ഓപ്പണിംഗ് & ക്ലോസിംഗ് ഡിപ്പ് റീഡിംഗ് എന്നിവ കൃത്യമായി പ്രത്യേകം രേഖപ്പെടുത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത സംബന്ധിച്ച്

എല്ലാ തീയതിയിലെയും ഡെയിലി ഫ്യൂവൽ ഇഷ്യൂ ഷീറ്റുകളിൽ പമ്പുകളുടെ ഓപ്പണിംഗ് & ക്ലോസിംഗ് മീറ്റർ റീഡിംഗ്, UG ടാങ്കുകളുടെ ഇന്ധനത്തിന്റെ ഓപ്പണിംഗ് & ക്ലോസിംഗ് ഡിപ്പ് റീഡിംഗ് എന്നിവ കൃത്യമായി രേഖപ്പെടുത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയുടെ ഇന്ധന വിനിമയം സംബന്ധിച്ച കോഡിഫൈഡ് ഇൻസ്ട്രക്ഷൻസിൽ (Codified Instructions on the Transactions of Fuel And Maintenance of Its Accounts) പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്നു. എന്നാൽ പരിശോധന നടത്തിയ ഡിപ്പോകളും പമ്പുകളിലെല്ലാം തന്നെ ഓപ്പണിംഗ് മീറ്റർ റീഡിംഗും ക്ലോസിംഗ് ഡിപ്പ് റീഡിംഗും മാത്രമാണ്. ഡെയിലി ഫ്യൂവൽ ഇഷ്യൂ ഷീറ്റിന്റെ തുടക്കത്തിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. തലേ ദിവസത്തെ ക്ലോസിങ്ങ് ഡിപ്പ് റീഡിംഗ് തന്നെയാണ് അടുത്ത ദിവസത്തെ ഓപ്പണിംഗ് ഡിപ്പ് റീഡിംഗായി കണക്കാക്കി രേഖപ്പെടുത്തുന്നത്. ഇത് ഒഴിവാക്കേണ്ട പ്രവണതയാണ് എന്ന് കോഡിഫൈഡ് ഇൻസ്ട്രക്ഷൻസിൽ എടുത്ത് പറയുന്നുണ്ട്. അതിനാൽ രണ്ട് റീഡിംഗും പ്രത്യേകം തന്നെ എടുക്കേണ്ടത് യു.ജി ടാങ്കിൽ സംഭവിക്കുന്ന ചോർച്ച സത്വരമായി കണ്ടെത്തുന്നതിനും അവ പരിഹരിക്കുന്നതിനും അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.

ഇത്തരത്തിൽ പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർമാരുടെ ഭാഗത്തു നിന്നുണ്ടാകുന്ന വീഴ്ചകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ പരിപാലനത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം സംബന്ധിച്ചും കോഡിഫൈഡ് ഇൻസ്ട്രക്ഷൻസിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് ടി വിഷയങ്ങളിൽ പ്രസ്തുത ജീവനക്കാർക്ക് ഒരു ഇൻഹൗസ് പരിശീലനം നൽകുന്നത് അഭികാമ്യമാണ്.

**(2) ഡിപ്പോകളിലെ ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട്സ് രജിസ്റ്ററുകൾ കൃത്യതയോടെ കാലികമാക്കി സൂക്ഷിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത സംബന്ധിച്ച്**

ഡിപ്പോകളിലെ ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട്സ് രജിസ്റ്ററുകളിൽ (Fuel Accounts Register) ഗുരുതര തെറ്റുകൾ സംഭവിക്കുന്നതായും ടി രജിസ്റ്ററുകൾ സമയബന്ധിതമായി കാലികമാക്കാത്തതായും പരിശോധനയിൽ കണ്ടെത്തിയിരുന്നു. പ്രസ്തുത വീഴ്ചകൾ ഇന്ധന ടാങ്കിൽ നിന്നുള്ള ചോർച്ച, കളവ് എന്നിവ സമയബന്ധിതമായി കണ്ടെത്തുന്നതിനെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതാണ്.

സിറ്റി ഡിപ്പോയിലെ 2019-20 കാലയളവിലെ ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട്സ് രജിസ്റ്ററുകളിൽ പ്രതിദിന ഷോർട്ടേജായി (Shortage) ഭീമമായ അളവുകൾ (ആയിരം ലിറ്ററിലുമധികം) രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടതിനെ തുടർന്ന് ചീഫ് ഓഫീസിലെ ഫ്യൂവൽ സെൽ അസിസ്റ്റന്റ് വർക്ക്സ് മാനേജരുടെ സഹായത്തോടെ അവ പുനപരിശോധിക്കുകയും ടി രജിസ്റ്ററിലെ രേഖപ്പെടുത്തലുകൾ പൂർണ്ണമായി തെറ്റാണെന്ന് കണ്ടെത്തുകയും ചെയ്തിരുന്നു.

ഡിപ്പോകളിൽ മുൻപുണ്ടായിരുന്ന പ്രത്യേക ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട് സെക്ഷനുകൾ നിലവിൽ നിർത്തലാക്കിയതും മറ്റു സെക്ഷനുകളുടെ ജോലി ചെയ്യുന്ന ടി വിഷയത്തിൽ പരിചയ സമ്പത്തു കുറഞ്ഞ ക്ലറിക്കൽ ജീവനക്കാർക്ക് ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ അധിക ചുമതല നൽകുന്നതും ടി പ്രശ്നം വഷളാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട്സ് പരിപാലനത്തിനായി ബന്ധപ്പെട്ട സെക്ഷനുകളിൽ അധികമായി ഒരു അസിസ്റ്റന്റിനെ വിന്യസിക്കേണ്ടതും പ്രസ്തുത വിഷയത്തിൽ പരിശീലനം നൽകേണ്ടതുമാണ്.

## (3) ഇന്റർ-ഡിപ്പോ ഫ്യുവൽ ട്രാൻസ്ഫർ അക്കൗണ്ടുകളുടെ റീകൺസിലിയേഷൻ പ്രക്രിയയിലെ അപാകത സംബന്ധിച്ച്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ കോഡിഫൈഡ് ഇൻസ്ട്രക്ഷൻസ് പ്രകാരം മറ്റ ഡിപ്പോകളിലേക്കുള്ള ഇന്ധന വിതരണം സംബന്ധിച്ച് എല്ലാ ഡിപ്പോകളും നിർദ്ദിഷ്ട മാതൃകയിൽ (CA 97 form) ടി വിവരം Priced Issue Note, Requisition Slip (CA 196 form) എന്നിവ സഹിതം പ്രതിമാസം ചീഫ് ഓഫീസിലേക്ക് ലഭ്യമാക്കേണ്ടതാണ്.

എന്നാൽ ഡിപ്പോകളിൽ നിന്നും മേൽ ഫോമുകൾ ചീഫ് ഓഫീസിലേക്ക് അയച്ചു നൽകാറില്ല. ഡിപ്പോകൾ തമ്മിലാണ് റിക്കൺസിലിയേഷൻ നടത്തി വരുന്നത്. OAD വിഭാഗം ജീവനക്കാരാണ് ഡിപ്പോകളിൽ ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ടുകൾ റീക്കൺസൈൽ ചെയ്തു വരുന്നത്. ചീഫ് ഓഫീസ് Accounts finalization നടത്തുമ്പോൾ ഇവ ക്രോഡീകരിച്ച് value reconcile ചെയ്യുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. പ്രസ്തുത രീതി കാര്യക്ഷമമായ ഇന്റർ -ഡിപ്പോ ഫ്യുവൽ റീകൺസിലിയേഷന് പര്യാപ്തമല്ല .ഇന്റർ -ഡിപ്പോ ഫ്യുവൽ റീകൺസിലിയേഷൻ ചീഫ് ഓഫീസിന്റെ മേൽനോട്ടത്തിൽ യഥാസമയം നടത്തേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. ടി പ്രക്രിയ സമയബന്ധിതമായി നടത്താത്തതിനാൽ ഏറെ ആശയകുഴപ്പം സൃഷ്ടിക്കുന്നതായി എ .ജി ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലും ചൂണ്ടി കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിലേക്കായി കോഡിഫൈഡ് ഇൻസ്ട്രക്ഷൻസ് പ്രകാരമുള്ള മേൽ പ്രക്രിയ അടിയന്തിരമായി ഡിജിറ്റലൈസ് ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

## (4) ചീഫ് ഓഫീസിലെ വിവരശേഖരണത്തിലെ അപാകതകളും വിവിധ സെല്ലുകൾ തമ്മിലുള്ള ഏകോപനത്തിന്റെ അഭാവവും

അതോടൊപ്പം, 2018-19, 2019-20 സാമ്പത്തിക വർഷങ്ങളിലെ ഇന്ധന വിതരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഡിപ്പോ തിരിച്ചുള്ള മാസാടിസ്ഥാനത്തിലെ ഓപ്പണിങ് സ്റ്റോക്ക്, തൻമാസം ലഭിച്ച സ്റ്റോക്ക്, അവയുടെ ജി.ആർ.നോട്ട് വിശദാംശങ്ങൾ , തൻമാസം ബസുകളിൽ നിറച്ച ഇന്ധനത്തിന്റെ അളവ്, ടി മാസത്തിലെ ക്ലോസിങ് സ്റ്റോക്ക് എന്നിവ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നെങ്കിലും അവ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ലഭ്യമാക്കിയിരുന്നില്ല. ആയതിനാൽ ഇവ സംബന്ധിച്ച പരിശോധന നടത്തുവാനോ പൂർണമായ നിഗമനത്തിലെത്തുവാനോ പരിശോധനാ വിഭാഗത്തിന് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല.ചീഫ് ഓഫീസിലെ വിവിധ സെല്ലുകളുടെ വർക്ക് ഡിസ്ട്രിബ്യൂഷനിലെ ആശയക്കുഴപ്പം, ഇവ തമ്മിലുള്ള ഏകോപനത്തിന്റെ അഭാവം എന്നിവ വിവര ശേഖരണത്തിലും കാര്യക്ഷമമായ ഭരണ നിർവ്വഹണത്തിലും തടസ്സം സൃഷ് ടിക്കുന്നു.

ഇന്ധന പർചേസിലേയും, ഉപയോഗത്തിലേയും, കാര്യക്ഷമത ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നതിലേക്കും, ആവശ്യമായ സുപ്രധാന വിവരങ്ങൾ ക്രോഡീകരിച്ച് അതാത് സമയം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയിൽ നിലവിലില്ല. മേൽ

വിവരങ്ങൾ യഥാസമയം ഓരോ ഡിപ്പോയും രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനും, അവ ചീഫ് ഓഫീസിൽ നിന്നും യഥാ സമയം തന്നെ നിരീക്ഷിച്ച് പരിഹരിക്കുന്നതിനും, ഫയൽ അക്കൗണ്ട്സ് റീകൺസിലിയേഷൻ സുഗമമാക്കുന്നതിനുമായി , ഒരു ഓൺലൈൻ സംവിധാനം അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.

പ്രസ്തുത സാഹചര്യത്തിൽ, (a) UG ടാങ്കിലെ ഭൗതിക സ്റ്റോക്ക്, (b) എണ്ണ കമ്പനികളിൽ നിന്നുള്ള ഡീസൽ വിതരണം, (c) ഡിപ്പോകളിൽ നിന്നും തയ്യാറാക്കുന്ന GR (Goods Received) Note, (d) ഡീസൽ പർചേസ് ഇൻവോയ് സ്, (e) പമ്പിൽ നിന്നുള്ള ഇന്ധന വിതരണം , എന്നിവ സംയോജിപ്പിച്ച് ഒരു സോഫ്റ്റ് വെയർ മൊഡ്യൂൾ നിർമ്മിക്കേണ്ടത് KSRTC യുടെ ഇന്ധന അക്കൗണ്ട്സ് (Fuel Accounts) കുറ്റമറ്റതും സുതാര്യമാക്കുന്നതിന് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. Pump fuel issue മായി ബന്ധപ്പെട്ട Daily Fuel Issue sheet, Inter Depot fuel transfer accounts എന്നിവയെല്ലാം online മുഖാന്തരം ബന്ധിപ്പിച്ച ടി മൊഡ്യൂളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്. ഇന്റർനെറ്റ് കണക്ടിവിറ്റി ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാങ്കേതിക കാരണങ്ങളാൽ ടി സംവിധാനത്തിന്റെ സുഗമമായ പ്രവർത്തനത്തിൽ വിഘാതം സംഭവിക്കുന്നില്ല എന്ന് ഓരോ Unit officer- മാരും ഉറപ്പ് വരുത്തേണ്ടതാണ്. പ്രസ്തുത മൊഡ്യൂൾ തയ്യാറാക്കുന്നതിലേക്കായി NIC യുടെ സഹായം അടിയന്തിരമായി. ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ തലത്തിൽ യോഗം വിളിക്കേണ്ടതാണ്.

**(5) തിരുവനന്തപുരം സിറ്റി ഡിപ്പോയിലെ 2019-20 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലെ ഡെയ് ലി ഫയൽ ഇഷ്യൂ ഷീറ്റ് അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി ഡി.ടി.ഓ ലഭ്യമാക്കിയ ഇന്ധന വരവ്-വിതരണ കണക്കുകൾ പരിശോധിച്ചതിൽ നിന്നും ബോധ്യപ്പെട്ട വസ്തുതകൾ ചുവടെ നൽകുന്നു.**

Financial year 2019-20

| Month | Total quantity of HSD (High Speed Diesel) received (1) | Initial quantity of HSD already available in the UG tank as per dip reading (2) | Total quantity of HSD in tank (3 (3)=(1)+(2) | Total quantity of HSD used (4) | Theoretical balance available in the UG tank (5) (5)=(3)-(4) | Actual balance in the UG tank as per closing dip reading (6) | Excess (+)/Shortage (-) at the end of month (7) (7)=(6)-(5) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| April | 308000 | 13082.67 | 321082.67 | 311940 | 9142.67 | 7224.71 | - 1917.96 |
| May | 344000 | 7224.71 | 351224.71 | 346643 | 4581.71 | 2363.29 | - 2218.42 |
| June | 368000 | 2365.29 | 370365.29 | 353378 | 16987.29 | 14284.17 | −2703.12 |
| July | 398000 | 14284.17 | 412284.17 | 408182 | 4102.17 | 1139.19 | -2962.98 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| August | 436000 | 1139.19 | 437139.19 | 432103 | 5036.19 | 3383.76 | -1652.43 |
| September | 380000 | 3383.76 | 383383.76 | 380064 | 3319.76 | 1873.77 | -1445.99 |
| October | 352000 | 1549.96 | 353549.96 | 362512 | Erroneous data (4)>(3) | | |
| November | 380000 | 1787.15 | 381787.15 | 379136 | 2651.15 | 1165.34 | -1485.81 |
| December | 408000 | 1165.34 | 409165.34 | 391122 | 18043.34 | 15411.13 | -2632.21 |
| January | 308000 | 15411.13 | 323411.13 | 309485 | 13926.13 | 12366.33 | -1559.80 |
| February | 304000 | 12366.33 | 316366.33 | 303258 | 13108.33 | 11600.99 | -1507.34 |
| March | 189000 | 11600.99 | 200600.99 | 179860 | 20740.99 | 19392.70 | -1348.29 |

ഡീസൽ യു .ജി ടാങ്കിൽ നിറയ്ക്കുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി അനുവദിക്കുന്ന 0.4% വരെ ഇന്ധന വ്യതിയാനം കണക്കാക്കിയാൽ പോലും മേൽ വ്യത്യാസങ്ങൾ അധികമാണ്.

കേരള സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന Energy Management Centre (EMC) നടത്തിയ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇന്ധന വിതരണ കമ്പനികളിൽ നിന്നും ടാങ്കർ ലോറികൾ മുഖേന ഡിപ്പോകളിൽ (HSD) ഇന്ധനം വിതരണം ചെയ്യുമ്പോൾ 0.1 % വരെ നഷ്ടം അനുവദനീയമാണ്. എന്നാൽ KSRTC Fuel Cell പ്രസ്തുത നഷ്ടം 0.4% വരെയാണ് നിലവിൽ അനുവദിക്കുന്നത്. Diesel Filling കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്നും ഉച്ച സമയത്താണ് ഇന്ധനം ടാങ്കറിൽ നിറയ്ക്കുന്നത്. ഉച്ച സമയത്തെ ഉയർന്ന താപനില മൂലം ഉണ്ടാകുന്ന തെർമൽ എക്സ്പാൻഷൻ പ്രതിഭാസം മൂലമാണ് ടി നഷ്ടം സംഭവിക്കുന്നത് എന്നാണ് EMC പഠനത്തിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. ആയതിനാൽ ടി നഷ്ടം കുറയ്ക്കുന്നതിനായി ഇന്ധന പർച്ചേസിനുള്ള ഇന്റൻഡ് തലേ ദിവസം നൽകത്തക്കവിധത്തിൽ പണം തലേ ദിവസം തന്നെ മുൻകൂറായി നൽകുന്നതിനും EMC ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു. ഇതിലൂടെ ഇന്ധനം രാത്രി സമയം തന്നെ ടാങ്കറുകളിൽ നിറയ്ക്കപ്പെടുന്നു എന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നതിനും തന്മൂലം തെർമൽ എക്സ്പാൻഷൻ മുഖേനയുള്ള നഷ്ടം ഒഴിവാക്കുന്നതിനും സാധിക്കുന്നു. കൂടാതെ മുൻകൂറായി പണം നൽകുന്നതിനാൽ പ്രതിദിന പലിശയിനത്തിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ക്ക് സാമ്പത്തിക ലാഭം ഉറപ്പ് വരുത്താൻ സാധിക്കുന്നതാണ്.

## (6) ഡീക്യാൻറ്റേഷൻ - ഡിസ്പെൻസിങ് കൃത്യതാ പരിശോധന പ്രക്രിയ

പേരൂർക്കടയിലേയും സിറ്റി ഡിപ്പോയിലേയും ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട് രജിസ്റ്റർ, ഡെയിലി ഫ്യുവൽ ഇഷ്യൂ ഷീറ്റ്, ഇന്ധന പർച്ചേസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജി.ആർ നോട്ടുകൾ, ഇൻവോയിസുകൾ എന്നിവ പരിശോധനയ്ക്കു വിധേയമാക്കിയിരുന്നു. പ്രസ്തുത

ഡിപ്പോകളിൽ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്ന പമ്പുകളിൽ ഇന്ധനം വിതരണം ചെയ്യുന്നത് ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപ്പറേഷനാണ് (ഐ.ഒ.സി) ഇന്ധനം ടാങ്കർ ലോറികളിൽ നിന്നും പമ്പുകളിൽ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്ന ഭൂഗർഭ ടാങ്കുകളിലേക്ക് (യു.ജി ടാങ്ക്) മാറ്റുന്ന പ്രക്രിയയാണ് ഡീക്കാന്റേഷൻ. ഇത്തരത്തിൽ ഡീക്കാന്റേഷൻ നടത്തുമ്പോൾ ടാങ്കർ ലോറിയിൽ നിന്നും യു.ജി. ടാങ്കുകളിലേക്ക് മാറ്റിയ ഇന്ധനത്തിന്റെ അളവ് തിട്ടപ്പെടുത്തുന്നത് ഡിപ്പ് റോട്ടുകൾ മുഖേനയാണ്. സെന്റീമീറ്റർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ രേഖപ്പെടുത്തലുകളുള്ള ഡിപ്പ് റോടിന്റേയും ഓരോ യു.ജി. ടാങ്കിനുമായി പ്രത്യേകം തയ്യാറാക്കിയ കാലിബറേഷൻ ചാർട്ടിന്റേയും അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് യു.ജി. ടാങ്കിലെ ഇന്ധനത്തിന്റെ അളവ് കണക്കാക്കുന്നത്. ഇന്ധനത്തിന്റെയും ടാങ്കിലെ ജലാശയത്തിന്റെയും അളവുകൾ യഥാക്രമം ഒലിയോഡിസ്, അക്വാഡിസ് എന്നീ പെയ്സ്റ്റുകൾ ഡിപ്പ്റോടിൽ ലേപനം ചെയ്ത് ടാങ്കിനുള്ളിലേക്ക് ഇറക്കി തിരികെയെടുത്ത് പെയ്സ്റ്റുകളുടെ നിറവ്യത്യാസത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള റീഡിങ്ങിലൂടെ മനസ്സിലാക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിലെടുക്കുന്ന റീഡിങ്ങുകളാണ് ഇന്ധനം ടാങ്കർ ലോറികളിൽ നിന്നും പമ്പുകളിലെ യു.ജി.ടാങ്കുകളിൽ കൈപ്പറ്റുമ്പോളുള്ള ഗുഡ്സ് റിസീവ്ഡ് (ജി.ആർ) നോട്ടുകളിൽ രേഖപ്പെടുത്തുന്നത്.

ഇന്ധനം യു.ജി. ടാങ്കുകളിൽ നിറച്ചതിനു ശേഷമുള്ള ഡിപ്പ് റീഡിംഗ് പ്രകാരമുള്ള അളവിന്റേയും ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്നതിനു മുൻപുള്ള അളവിന്റേയും വ്യത്യാസം യു.ജി. ടാങ്കിലേക്ക് ടാങ്കർ ലോറിയിൽ നിന്നും ഇറക്കിയ ഇന്ധനത്തിന്റെ അളവിന് തുല്യമായിരിക്കണം. എന്നാൽ മേൽ ഡിപ്പോകളിലെ വിവിധ കാലയളവുകളിലുള്ള ജി.ആർ. നോട്ടുകൾ പരിശോധിച്ചതിൽ നിന്നും ഐ.ഒ.സി. ഇൻവോയിസുകൾ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഇന്ധനത്തിന്റെ അളവിൽ നിന്നും കുറവായ അളവാണ് മേൽ രീതിയിൽ എടുക്കുന്ന ഡിപ്പ് റീഡിങ്ങുകളിൽ നിന്നും കണക്കാക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നത്.

ഇന്ധനത്തിന്റെ (ഹൈ സ്പീഡ് ഡീസൽ-എച്ച്.എസ്.ഡി) തെർമൽ എക്സ്പാൻഷൻ, യു.ജി. ടാങ്കിന്റെ രൂപ ഘടനയിൽ കാലക്രമേണ സംഭവിക്കുന്ന വ്യതിയാനങ്ങൾ, ഭൂഗർഭാന്തര മർദ്ദം തുടങ്ങിയവ കാരണമാണ് മേൽ നിരീക്ഷിച്ച വ്യത്യാസം സംഭവിക്കുന്നത് എന്നാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി നൽകുന്ന വിശദീകരണം, ഡിപ്പ് റീഡിങ്ങ് പ്രകാരമുള്ള മേൽ വ്യത്യാസം തിയററ്റിക്കൽ തലത്തിലുള്ളതാണ് എന്നും ഇന്ധനത്തിന്റെ ഭൗതിക അളവിൽ വ്യത്യസം വരുന്നില്ല എന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി വിശദീകരിക്കുന്നു.

ടി വസ്തുത ബോധ്യപ്പെടുന്നതിനായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ അസിസ്റ്റന്റ് വർക്ക്സ് മാനേജറുടെ (എ.ഡബ്ല്യു.എം) സഹായത്തോടെ മേൽ ഡിപ്പോകളിൽ ഒരു ഡീക്യാൻറ്റേഷൻ - ഡിസ്പെൻസിങ് കൃത്യതാ പരിശോധന പ്രക്രിയ നടത്തുകയുണ്ടായി. സിറ്റി ഡിപ്പോയിൽ 19/02/2021 തീയതി മുതൽ 22/02/2021 തീയതി വരെയാണ് ടി പരീക്ഷണ പ്രക്രിയ നടത്തിയത്.

പ്രസ്തുത ഡീക്യാൻറ്റേഷൻ - ഡിസ്പെൻസിങ് പരീക്ഷണ പ്രക്രിയയുടെ ഭാഗമായി പ്രാരംഭ ദിനത്തിൽ പമ്പുകളിലെ ടാങ്കുകളുടെ സ്റ്റോക്കിന്റെ ഡിപ്പ് റീഡിങ്ങും ചാർട്ട് പ്രകാരമുള്ള ബന്ധപ്പെട്ട ഭൗതിക അളവും രേഖപ്പെടുത്തി. കൂടാതെ തത്സമയത്തെ പമ്പ് റീഡിങ്ങുകളും രേഖപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി . തുടർന്ന് ടി പമ്പുകളിൽ നിന്നുള്ള ഇന്ധന വിതരണം അടുത്ത ഇന്ധന ലോഡ് വരുന്നതു വരെ നിർത്തി വയ്ക്കുന്നതിനും ബന്ധപ്പെട്ട പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർമാർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകുകയുണ്ടായി. പുതിയതായി വരുന്ന ലോഡിൽ നിന്നും ഓരോ ടാങ്കിലും നിറയ്ക്കേണ്ട കൃത്യമായ അളവും പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർമാരോട് നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. ഒരു ടാങ്കിനോട് ഒന്നിൽ കൂടുതൽ പമ്പുകൾ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും റീഡിംഗ് രേഖപ്പെടുത്തിയ പമ്പുകളിലൂടെ മാത്രമേ ഡിസ്പെൻസിങ്ങ് നടത്തുവാൻ പാടുള്ളൂ എന്നും നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. പ്രാരംഭ ദിനത്തിലെ പമ്പ് റീഡിംഗിനോട് ടാങ്കറിൽ നിന്നും യു.ജി.ടാങ്കുകളിലേക്ക് ഡെലിവറി നടത്തിയ ലോഡിന്റെ അളവ് കൂട്ടിക്കിട്ടുന്ന പമ്പ് റീഡിംഗിൽ ഡിസ്പെൻസിങ്ങ് നിർത്തുന്നതിനും ധനകാര്യ പരിശോധനാ വിഭാഗത്തിന്റ സാന്നിദ്ധ്യത്തിൽ പ്രസ്തുത അവസരത്തിലെ ടാങ്കുകളിലെ ഡിപ്പ് റീഡിംഗ് എടുക്കുന്നതിനും നിർദ്ദേശം നൽകുകയുണ്ടായി. ടി റീഡിങ്ങും പ്രാരംഭ ദിനത്തിലെ ഡിപ്പ് റീഡിങ്ങും ഒന്നാണെങ്കിൽ ടാങ്കറിൽ നിന്നുള്ള ഇന്ധന ഡെലിവറിയിലോ പമ്പിൽ നിന്നുള്ള ഇന്ധന ഡിസ്പെൻസിങ്ങിലോ വ്യതിയാനങ്ങൾ ഇല്ല എന്ന് സ്ഥിരീകരിക്കാനാകും. അല്ലാത്ത പക്ഷം മേൽ പ്രക്രിയകളിൽ ഏതെങ്കിലുമൊന്നിൽ വീഴ്ച സംഭവിക്കുന്നു എന്നും മനസ്സിലാക്കുവാൻ സാധിക്കും.

ഇത്തരത്തിൽ സിറ്റി ഡിപ്പോയിൽ നടത്തിയ പരീക്ഷണ പ്രക്രിയകളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ ചുവടെ നൽകുന്നു.

## KSRTC – Tvm City Depot – Decantation - Dispensing Experiment - Observations

### Tank-I, Pump IV

| Description | Date | Expected Quantity of HSD (litre) | Dip Reading (cm) | Actual Quantity of HSD as per dip reading (litre) | Difference in quantity | Reading |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Before Decantation | 19/02/2021 | 960.68 | 19.4 | 960.68 | Nil | 9716170 |
| After Decantation | 22/02/2021 | 9960.68 | 98.8 | 9602.22 | (-) 358.46 | (+) 9000 |
| After dispensing of | 22/02/2021 | 960.68 | 19.4 | 960.68 | Nil | **9725170** |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HSD into buses | | | | | | |

**Tank-II, Pump II**

| Description | Date | Expeccted Quantity of HSD (litre) | Dip Reading (cm) | Quantity of HSD as per dip reading (litre) | Difference in quantity | Reading |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Before Decantation | 19/02/2021 | 1156.24 | 22 | 1156.24 | Nil | 7796564 |
| After Decantation | 22/02/2021 | 10156.24 | 102 | 10004.82 | (-) 151.42 | (+) 9000 |
| After dispensing of HSD into buses | 22/02/2021 | 1156.24 | 21.6 | 1124.75 | (-) 31.49 | **7805564** |

Shortage observed in Tank II : 1124.75 – 1156.24 = (-) 31.49 litre

തുടർന്ന് പമ്പുകളിൽ നിന്നുള്ള ഡെലിവെറിയുടെ കൃത്യത മെഷറിങ് ക്യാൻ ഉപയോഗിച്ച് പരിശോധിക്കുകയും പമ്പ് II ൽ 30 ml / 5 ലിറ്റർ എന്ന നിരക്കിൽ അധിക ഡെലിവറി സംഭവിക്കുന്നതായും കണ്ടെത്തിയിരുന്നു.

ടി പരീക്ഷണം ഘട്ടം ഘട്ടമായി ഫ്യുവൽ സെൽ മുഖേന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയുടെ മറ്റ് പമ്പുകളിൽ ആവർത്തിക്കേണ്ടതും അത് വഴി എണ്ണ കമ്പനികളിൽ നിന്നുള്ള ഇന്ധന വിതരണത്തിലെ കൃത്യത, ഭൂഗർഭ ടാങ്കുകളിലെ ചോർച്ച, പമ്പുകളിലെ അപാകതകൾ എന്നിവ സംഭവിക്കുന്നില്ല എന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടതും അനിവാര്യമാണ്.

**(7) ചീഫ് ഓഫീസിലെ ഡീസൽ പർച്ചേസ് അക്കൗണ്ട്സ് റീകൺസിലിയേഷൻ സംവിധാനം കുറ്റമറ്റതാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച്**

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി യിലെ ഡീസൽ പർച്ചേസിന്റെ പേയ്മെന്റ് സംബന്ധിച്ച ഫ്ളോ ഡയഗ്രം അനുബന്ധമായി (അനുബന്ധം 1) നൽകുന്നു. ടി ഫ്ളോ ഡയഗ്രത്തിലെ നമ്പർ (7) രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് ഐ.ഓ.സി പമ്പുകളുള്ള ഡിപ്പോകളിൽ നിന്നും ഇൻവോയ്സ് , ജി.ആർ. നോട്ട് എന്നിവ ചീഫ് ഓഫീസിലെ പേയ്മെന്റ് സെല്ലിലേക്ക്

കൈമാറുന്ന പ്രക്രിയയാണ്. എന്നാൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ പല ഡിപ്പോകളും ഇവ പേയ്മെന്റ് സെല്ലിലേക്ക് അയക്കുന്നതിനു പകരം മറ്റു സെക്ഷനുകളിലേക്ക് അയച്ചു നൽകുകയും ഇവ ക്രോഡീകരിക്കപ്പെടാതെ കെട്ടികിടക്കുകയും ചെയ്യുന്നതായാണ് പ്രാഥമിക പരിശോധനയിൽ മനസ്സിലാകുന്നത്. പേയ്മെന്റ് സെല്ലിൽ ലഭിക്കുന്ന ഇൻവോയ് സും , ജി.ആർ. നോട്ടും തന്നെ ടി സെല്ലിൽ റീകൺസിലിയേഷൻ പ്രക്രിയയ്ക്ക് വിധേയമാകുന്നില്ല. കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിതരായ ഒരു ചാർട്ടേർഡ് അക്കൗണ്ടന്റിന്റെയും , അക്കൗണ്ടന്റ് ട്രെയിനികളുടെയും സഹായത്താൽ മേൽ റീകൺസിലിയേഷൻ ബുക്ക് വിഭാഗത്തിൽ 2018 ഏപ്രിൽ മുതൽ അടുത്ത കാലം വരെ താൽക്കാലിക അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടത്തി വന്നിരുന്നു. എന്നാൽ നിലവിൽ ടി സംവിധാനവും നിലച്ചതായാണ് മനസ്സിലാക്കുവാൻ സാധിച്ചത്. ഡീസൽ പർചേസിന്റെ പേയ്മെന്റും, ലഭിച്ച ഡീസലിന്റെ അളവും സംബന്ധിച്ച കൃത്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും, ഭാവിയിൽ ഇത് സംബന്ധിച്ച് ഐ.ഒ.സിയുമായി തർക്കങ്ങൾ ഉടലെടുക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും പേയ്മെന്റ് റീകൺസിലിയേഷൻ സംവിധാനം കുറ്റമറ്റതായി നടക്കേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.

ആയതിനാൽ അക്കൗണ്ടിംഗ് പശ്ചാത്തലമുള്ള ഒന്നോ രണ്ടോ അസ്സിസ്റ്റന്റുമാരുടെ സേവനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി ഡീസൽ പർചേസ് പേയ്മെന്റ് റീകൺസിലിയേഷൻ പ്രക്രിയ പേയ്മെന്റ് സെല്ലിൽ തന്നെ നിർവഹിക്കപെടുന്ന രീതിയിൽ അടിയന്തിരമായി ക്രമീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

## (8) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസുകളിൽ ജി.പി.എസ്/ഓഡോമീറ്റർ സ്ഥാപിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത സംബന്ധിച്ച്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസുകളിൽ ഭൂരിഭാഗത്തിലും ഓഡോമീറ്റർ പ്രവർത്തനക്ഷമമല്ല. ടി വിഷയം സംബന്ധിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടിയുടെ ക്രോഡീകരിച്ച രൂപം ചുവടെ നൽകുന്നു.

| ആകെ ഡീസൽ ബസുകളുടെ എണ്ണം | ഡോക്ക് ചെയ്തിരിക്കുന്ന ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ബസുകളുടെ എണ്ണം | ഓഡോമീറ്റർ പ്രവർത്തനക്ഷമമായ ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ബസുകളുടെ എണ്ണം |
|---|---|---|
| 6198 | 1306 | 1775 |

അതായത് ഡോക്ക് ചെയ്തിരിക്കുന്ന 1306 ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ബസുകൾ ഒഴികെ ബാക്കിയുള്ള **4892** ബസുകളിൽ **1775** ബസുകളിൽ മാത്രമേ ഓഡോമീറ്റർ പ്രവർത്തനക്ഷമമായുള്ളൂ. ചുരുക്കത്തിൽ **36 ശതമാനം** ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ബസുകളിൽ മാത്രമാണ് ഓഡോമീറ്റർ പ്രവർത്തനക്ഷമമായിട്ടുള്ളത്.

പുതിയ ബസുകൾ നിരത്തിലിറക്കിയാൽ ഓഡോമീറ്ററുകൾ സുഗമമായി പ്രവർത്തിക്കുക ശരാശരി 50,000 കിലോമീറ്റർ മുതൽ 1 ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ വരെയാണ്

എന്നും ടി കാലയളവിൽ തന്നെ പലവിധ കാരണങ്ങളാൽ ഇവയ്ക്ക് തകരാറ് സംഭവിക്കുന്നു എന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ ഒരു ബസ്സിന്റെ ഓഡോമീറ്റർ പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കണമെങ്കിൽ ശരാശരി 2000 മുതൽ 3000 രൂപ വരെയാണ് ചെലവ് വരുന്നതെന്നും ദൈനംദിന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് അനിവാര്യമായ സ്പെയർ പാർട്സുകൾ പോലും മതിയായ അളവിൽ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് കഴിയാത്ത സാമ്പത്തിക സാഹചര്യമാണ് വർഷങ്ങളായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി യിൽ നിലനിൽക്കുന്നതെന്നും പ്രസ്തുത സാഹചര്യത്തിൽ ബസ്സുകളിലെ ഓഡോമീറ്ററിന്റെ തുടർച്ചയായ പ്രവർത്തനം ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ സാധനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കി യൂണിറ്റുകൾക്ക് നൽകാൻ സാധിക്കാത്തതുമൂലമാണ് ഇവ പ്രവർത്തന രഹിതമായി തീരുന്നത് എന്നുമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ഉന്നയിക്കുന്ന വാദം.

നിലവിൽ എല്ലാ ഷെഡ്യൂളുകൾക്കും ട്രിപ്പ് അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള കിലോമീറ്റർ നിശ്ചയിച്ച് തയ്യാറാക്കിയ ഷെഡ്യൂൾ ബുക്കിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള രേഖപ്പെടുത്തലുകളാണ് ഓരോ ട്രിപ്പിലും ഡ്രൈവർമാർ രേഖപ്പെടുത്തുന്നത്.

എന്നാൽ, ധനകാര്യ പരിശോധന വിഭാഗത്തിന്റെ അവശ്യപ്രകാരം തിരുവനന്തപുരം സിറ്റി , സെൻട്രൽ എന്നീ ഡിപ്പോകളിലെ ഓഡോമീറ്റർ പ്രവർത്തനക്ഷമമല്ലാത്ത ബസ്സുകളിൽ ഓഡോമീറ്റർ സ്ഥാപിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി നടത്തിയ നിരീക്ഷണ ഓട്ടങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി തന്നെ ലഭ്യമാക്കിയ ജി.പി.എസ് ഘടിപ്പിച്ച ബസുകളുടെ ട്രിപ്പ് വിവരങ്ങളുടെ രേഖപ്പെടുത്തൽ പ്രകാരവും ഒരു ട്രിപ്പിലെ ഷെഡ്യൂൾഡ് കിലോമീറ്ററും ഓഡോമീറ്റർ റീഡിംങ്ങും തമ്മിൽ പ്രകടമായ വ്യത്യാസം ഉള്ളതായി കാണുവാൻ സാധിച്ചു. പ്രസ്തുത വിവരങ്ങളുടെ സംക്ഷിപ്ത രൂപം അനുബന്ധമായി (അനുബന്ധം 2 & 3) നൽകുന്നു.

മേൽ പട്ടികയിൽ നിന്നും തിരുവനന്തപുരം സിറ്റി ഡിപ്പോയിലെ റൂട്ട് നമ്പർ 38 ലെ ഒരുമാസ കാലയളവിലെ പ്രതിദിന ഓഡോമീറ്റർ റീഡിങ്ങുകൾ ഷെഡ്യൂൾഡ് കിലോമീറ്ററിനേക്കാൾ 50 കിലോമീറ്ററിലധികം കുറവുള്ളതായി കാണാവുന്നതാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഓടിയതിലധികം ദൂരം രേഖപ്പെടുത്തുന്നത് ഫ്യൂവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ കൃത്യതയെ സാരമായി ബാധിക്കുന്നതും ക്രമക്കേടുകൾക്ക് വഴിവയ്ക്കുന്നതുമാണ്. ഓഡോമീറ്റർ പ്രകാരം ഓടിയ ദൂരം ഷെഡ്യൂൾഡ് കിലോമീറ്ററിനേക്കാൾ കൂടുതൽ വരുന്ന അവസരങ്ങളും മേൽ പട്ടികയിൽ നിന്നും വ്യക്തമാണ്. ദീർഘദൂര സർവീസുകളിലാണ് ഇത് അധികമായി കാണുന്നത്. 60 കി.മീ മുകളിൽ വരെ വ്യതാസം ഇത്തരത്തിൽ കാണാവുന്നതാണ്. പ്രസ്തുത വ്യതിയാനം ബസുകളുടെ ഇന്ധനക്ഷമത കണക്കാക്കലിന്റെ കൃത്യതയെ സാരമായി ബാധിക്കുന്നതിനാൽ ഇതും ഒഴിവാക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്.

കൂടാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ലഭ്യമാക്കിയ വാർഷിക പർച്ചേസ് സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ പ്രകാരം ഇന്ധന പർച്ചേസിനായാണ് 90 ശതമാനത്തോളം തുകയും

കോർപ്പറേഷൻ ചെലവിടുന്നത്. വിശദാംശങ്ങൾ ചുവടെ നൽകുന്നു.

| ക്രമ നം. | സാമ്പത്തിക വർഷം | ആകെ പർച്ചേസ് തുക | ഇന്ധന പർച്ചസ് തുക | ഇന്ധന പർച്ചേസ് തുക ആകെ തുകയുടെ ശതമാനത്തിൽ |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2017-18 | 1122,70,06,739 | 1016,55,26,961 | 90.5% |
| 2 | 2018-19 | 1181,34,67,269 | 105,25,71,5521 | 89% |
| 3 | 2019-20 | 10,35,45,96,170 | 955,06,24,701 | 92% |

ടി സാഹചര്യത്തിൽ 1000 കോടിയിലധികം രൂപ പ്രതിവർഷം ചെലവഴിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി വാങ്ങുന്ന ഇന്ധനത്തിന്റെ ഉപയോഗവും അക്കൗണ്ടിംഗും കൃത്യമായി രേഖപ്പെടുത്തേണ്ടതും നിരീക്ഷിക്കേണ്ടതും അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.മേൽ നിരീക്ഷിച്ച ദൂരം സംബന്ധിച്ച വ്യതിയാനങ്ങൾ വാഹനങ്ങളുടെ തെറ്റായ ഇന്ധനക്ഷമതാ കണക്കുകൾക്കും ഭീമമായ ക്രമക്കേടുകൾക്കും ഇടയാക്കുന്നതാണ്.

ആയതിനാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി യുടെ ഡോക്ക് ചെയ്യാത്ത ഓഡോമീറ്റർ, പ്രവർത്തനക്ഷമമല്ലാത്ത ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ബസുകളിൽ അടിയന്തിരമായി ഓഡോമീറ്റർ പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കേണ്ടതാണ്. ഒരു ബസ്സിനു 3000 രൂപ ചെലവ് ഇതിനായി കണക്കാക്കിയാൽ പോലും ഏതാണ്ട് ഒരു കോടി രൂപ മാത്രമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിക്ക് ടി ഇനത്തിൽ മാറ്റി വയ്ക്കേണ്ടി വരുന്നത്. 1000 കോടിയിലധികം രൂപ ചെലവഴിച്ച് വാങ്ങുന്ന ഇന്ധനത്തിന്റെ ഉപയോഗം കുറ്റമറ്റതും, കാര്യക്ഷമവുമാക്കുന്നതിനായി താരതമ്യേന കുറഞ്ഞ ടി തുക കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി മാറ്റിവയ്ക്കേണ്ടതാണ്.

ഇതിനു പുറമേ കെ.എസ്.ആർ. ടി. സി -യുടെ ആധുനികവൽക്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി റിയൽ ടൈം ഷെഡ്യൂൾ മാനേജ്മന്റ് സാധ്യമാക്കുന്നതിനും, സംയോജിത കമാൻഡ് & കൺട്രോൾ സംവിധാനം സാധ്യമാക്കുന്നതിനും അതിലൂടെ കോർപറേഷന്റെ ഫ്ളീറ്റ് മാനേജ്മന്റ്, ബസുകളുടെ ഇന്ധനക്ഷമത, എർണിങ്സ് പെർ കിലോമീറ്റർ (EPKM) എന്നിവ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും പ്രാഥമിക ഘട്ടമായി സി-ഡാക്കിന്റെ സാങ്കേതിക സഹായത്തോടെ 50 ഓളം ബസുകളിൽ ജി.പി.എസ് സ്ഥാപിച്ചിരുന്നു . എന്നാൽ സാങ്കേതിക തടസ്സങ്ങൾ കാരണം അവ പൂർണ്ണമായി പ്രവർത്തനക്ഷമമായിട്ടില്ല എന്ന് പരിശോധനയിൽ മനസ്സിലാക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിച്ച് ബസ്സുകളിൽ ജി.പി.എസ് സ്ഥാപിക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച നടപടികൾ സത്വരമായി പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

## (9) ഡിപ്പ് റോഡുകളിലെ തേയ്മാനം പരിഹരിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച്

പേരൂർക്കട, സിറ്റി, വികാസ് ഭവൻ ഡിപ്പോകളിൽ പരിശോധന നടത്തിയതിൽ നിന്നും ഭൂഗർഭടാങ്കുകളിലെ (UG Tank) ഇന്ധനത്തിന്റെ അളവ് പരിശോധിക്കുന്നതിനായി ഉപയോഗിക്കുന്ന ഡിപ്പ് റോഡുകളിൽ തേയ്മാനം സംഭവിച്ചിട്ടുള്ളതായി കാണുവാൻ കഴിഞ്ഞു. ഇത് റീഡിംഗുകളുടെ കൃത്യതയെ സാരമായി ബാധിക്കുന്നതും ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ പരിപാലനത്തിൽ തെറ്റുകൾ കടന്നു കൂടാൻ കാരണമാകുന്നതുമാണ്.

ഉദാഹരണത്തിന് സിറ്റി ഡിപ്പോയിലെ ഡിപ്പ് റോഡിൽ അര സെന്റീമീറ്ററോളം തേയ്മാനം സംഭവിച്ചിട്ടുള്ളതായി കാണുവാൻ സാധിച്ചു. ഇത് ഇന്ധന അക്കൗണ്ടിൽ (Fuel Accounts) ഗുരുതര പിഴവുകൾ സംഭവിക്കുന്നതിനു കാരണമാകുന്നതാണ്. പ്രസ്തുത ഡിപ്പോയിലെ ടാങ്കുകളുടെ കാലിബറേഷൻ ചാർട്ട് പ്രകാരം 102 cm റീഡിംങ്ങും (10004.82 ലിറ്റർ), 102.6 cm റീഡിംങ്ങും (10080.30 ലിറ്റർ) തമ്മിലുള്ള ഇന്ധന അളവിന്റെ വ്യത്യാസം 75 ലിറ്ററിന് മുകളിൽ വരും. ഇത്തരത്തിൽ റീഡിംഗിൽ സംഭവിക്കുന്ന വ്യത്യാസങ്ങൾ ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ കൃത്യതയെ സാരമായി ബാധിക്കുകയും ഇന്ധന സ്റ്റോക്കിന്റെ കൃത്യത ഉറപ്പു വരുത്താൻ കഴിയാതെ വരുകയും ചെയ്യുന്നു.

ഡിപ്പ് റോഡുകളിലെ തേയ്മാനം , ടാങ്ക് കാലിബ്രേഷൻ ചാർട്ടിലെ തെറ്റുകൾ എന്നിവ പരിശോധനയിൽ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിരുന്നു. ആയവ ഇന്ധവിതരണ കമ്പനികളുമായി കൂടിയാലോചിച്ച് സത്വരമായി പരിഹരിക്കേണ്ടതാണ്.

## (10) കാലിബറേഷൻ ചാർട്ടിലെ പിശകുകൾ

ഡിപ്പോകളിലെ പമ്പുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന കാലിബറേഷൻ ചാർട്ടുകളിൽ കടന്നു കൂടിയിട്ടുള്ള തെറ്റുകൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതും അനിവാര്യമാണ്. ടി തെറ്റുകളും ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ കൃത്യതയെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നതാണ്.

ഉദാഹരണത്തിന് സിറ്റി ഡിപ്പോയിലെ UG ടാങ്കുകളുടെ കാലിബറേഷൻ ചാർട്ട് പ്രകാരം 92 cm, 92.2 cm, 92.6 cm, 92.8 cm എന്നീ റീഡിംഗുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇന്ധന അളവുകൾ യഥാക്രമം 8749.76 ലിറ്റർ, 8744.74 ലിറ്റർ, 8739.72 ലിറ്റർ, 8734.70 ലിറ്റർ, 8724.64 ലിറ്റർ എന്നിങ്ങനെയാണ്. ഡിപ്പ് റീഡിംഗ് കൂടുന്നതനുസരിച്ച് ഇന്ധനത്തിന്റെ അളവും കൂടുന്നതിനു പകരം അവ കുറഞ്ഞു വരുന്നതായാണ് മേൽ കാലിബറേഷൻ ചാർട്ടിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്.

## (11) ഡിപ്പോ പമ്പുകളിലെ ഉപകരണങ്ങളുടെ തകരാറുകൾ , പമ്പിലെ ഭൗതിക സൗകര്യങ്ങളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥ എന്നിവ സംബന്ധിച്ച്.

പേരൂർക്കട, സിറ്റി ഡിപ്പോകളിലെ പമ്പുകളിലെ നോസിലിന്റെ (nozzle) തകരാറുമൂലം അധിക ഡെലിവറി (excess delivery) സംഭവിക്കുന്നതായി കണ്ടിരുന്നു. കൂടാതെ പേരൂർക്കട ഡിപ്പോയിലെ പമ്പുകളിലൊന്നിൽ ഓട്ടോമാറ്റിക്ക് കട്ട് ഓഫ്

സംവിധാനം തകരാറിലായതായും പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർ അറിയിച്ചിരുന്നു. ഇതു മൂലം നിശ്ചിത അളവിലധികം ഇന്ധനം ബസുകളുടെ ടാങ്കുകളിലേക്ക് പോകുകയും ഇത് ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ കൃത്യതയെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ ബസുകളുടെ ഇന്ധനക്ഷമത (kmpl) കണക്കാക്കുന്നതിലും ഇതുവഴി തെറ്റുകൾ കടന്നു കൂടുന്നു.

ടി തകരാറുകളും, വെളിച്ച സംവിധാനത്തിന്റെ അഭാവം ഉൾപ്പെടെയുള്ള പമ്പുകളുടെ ഭൗതിക സാഹചര്യങ്ങളിലെ ശോചനീയാവസ്ഥയും ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപ്പറേഷൻ അധികൃതരുടെ ശ്രദ്ധയിൽ പല തവണ കൊണ്ടു വന്നിട്ടും അവ പരിഹരിക്കപ്പെടുന്നില്ല എന്ന് ഡിപ്പോ ജീവനക്കാർ അറിയിച്ചിരുന്നു.

ഡിപ്പോകളിലെ ഭൗതിക പരിശോധനയിൽ പമ്പുകളിലെ ശോചനീയാവസ്ഥ, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവം (വേണ്ടത്ര പ്രകാശ സംവിധാനത്തിന്റെ അഭാവം, nozzle കളിലെ തകരാറ് തുടങ്ങിയവ) ബോധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അവ പരിഹരിക്കുന്നതിനും, പമ്പുകളിൽ സി.സി.ടി.വി ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും ഇന്ധന വിതരണ കമ്പനികളുമായി ആലോചിച്ച് നടപടികൾ അടിയന്തിരമായി സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

## (12) ഡെയിലി ഫ്യൂവൽ ഇഷ്യൂ ഷീറ്റിലെ രേഖപ്പെടുത്തലുകളിലെ കൃത്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നത് സംബന്ധിച്ച്

ഇതോടൊപ്പം പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർമാർ ഡെയ്ലി ഫ്യൂവൽ ഇഷ്യൂ ഷീറ്റിൽ (Daily Fuel Issue Sheet) വരുത്തുന്ന രേഖപ്പെടുത്തലുകളിൽ അപൂർണ്ണതയും, പിശകുകളും പരിശോധനയിൽ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിരുന്നു. ഉദാഹരണത്തിന് ഒന്നിൽ കൂടുതൽ ടാങ്കുകളും, പമ്പുകളും ഉള്ള ഡിപ്പോകളിലെ ഫ്യൂവൽ ഇഷ്യൂ ഷീറ്റുകളിൽ ടാങ്ക് നമ്പർ, പമ്പ് നമ്പർ എന്നിവ രേഖപ്പെടുത്താതെയിരിക്കൽ, ഇവ തമ്മിൽ മാറി രേഖപ്പെടുത്തൽ എന്നിവ ഗുരുതരമായ അക്കൗണ്ട്സ് പിശകുകൾക്ക് വഴി വയ്ക്കുന്നതാണ്.

## (13) സി.എൻ.ജി ബസുകളിൽ ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഉറപ്പാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച്

കെ.എസ്.ആർ .ടി.സി യുടെ 3000 ഡീസൽ എൻജിൻ ബസുകൾ പ്രകൃതിസൗഹൃദ സി.എൻ.ജി യിലേക്ക് ഘട്ടം ഘട്ടമായി മാറ്റുന്നതിനും അതിലൂടെ പ്രതിമാസം 25 കോടിയോളം രൂപ ഇന്ധന ചെലവിനത്തിൽ ലാഭിക്കുന്നതിനും 2021-22 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലെ പുതുക്കിയ ബഡ്ജറ്റിൽ നടപ്പു സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലേക്കായി 100 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. സി.എൻ.ജി ബസുകളിൽ ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്നതിനായുള്ള സൗകര്യം നിലവിൽ എറണാകുളം ജില്ലയിൽ മാത്രമാണ് ഉള്ളത്. മേൽ പദ്ധതി പ്രകാരം

മാറ്റുന്ന സി.എൻ.ജി ബസുകൾക്ക് കേരളത്തിലുടനീളം കോർപറേഷന്റെ യൂണിറ്റുകളിൽ നിന്നും ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്നതിനായി സംവിധാനം ഒരുക്കുന്നതിനായും നടപടികൾ സമാന്തരമായി ത്വരിതപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്.

## (14) ഇന്ധന പർച്ചേസിലെ വിപണി മത്സരം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച്

നിലവിൽ കെ.എസ് .ആർ.ടി.സി. ബസുകളിൽ ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്നത് 71 ഡിപ്പോകളിൽ ഉള്ള പമ്പുകളിൽ നിന്നാണ്. ഇതിൽ 5 എണ്ണം ഒഴികെ മറ്റെല്ലാ പമ്പുകളും ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപറേഷന്റേതാണ്. ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപറേഷൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിക്ക് ഡീസൽ പർചേസ് നിരക്കിലും ക്രെഡിറ്റ് കാലാവധിയിലും ഇളവുകൾ നൽകുന്നുണ്ട്. സമാനമായ ഇളവുകൾ എച്ച്.പി.സി.എൽ., ബി.പി.സി.എൽ തുടങ്ങി മറ്റ് എണ്ണകമ്പനികളിൽ നിന്നും കരസ്ഥമാക്കി അവയുടെ സേവനം കൂടുതൽ പമ്പുകളിലേക്ക് വ്യാപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എണ്ണ വിതരണത്തിൽ കുത്തക ഒഴിവാക്കുന്നതിനും, വിപണി മത്സരം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും കോർപറേഷൻ നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്. പൊതു ജനങ്ങൾക്കായി റീറ്റെയ്ൽ പമ്പുകൾ പ്രസ്തുത ഡിപ്പോകളിൽ ആരംഭിക്കുന്നുള്ള നടപടികളുമായി കെ.എസ് .ആർ.ടി.സി മുന്നോട്ടു പോകുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ മേൽ നടപടി കൂടുതൽ പ്രസക്തമാകുന്നു. കൂടാതെ സർക്കാർ വകുപ്പുകളുടെ വാഹനങ്ങൾ മേൽ റീറ്റെയ്ൽ പമ്പുകളിൽ നിന്നും ഓട്ടോമേറ്റഡ് ബില്ലിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രം ഭാവിയിൽ ഇന്ധനം നിറയ്ക്കാൻ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നത് കെ.എസ് .ആർ.ടി.സി ക്ക് അധിക വരുമാനം നേടിക്കൊടുക്കുന്നതും വകുപ്പ് വാഹനങ്ങളിലെ ഇന്ധന പർച്ചേയ്സ് ക്രമക്കേടുകൾക്ക് അറുതി വരുത്തുന്നതുമാണ്.

## ശിപാർശകൾ

1. (a) UG ടാങ്കിലെ ഭൗതിക സ്റ്റോക്ക്, (b) എണ്ണ കമ്പനികളിൽ നിന്നുള്ള ഡീസൽ വിതരണം, (c) ഡിപ്പോകളിൽ നിന്നും തയ്യാറാക്കുന്ന GR (Goods Received) Note, (d) ഡീസൽ പർചേസ് ഇൻവോയ്സ്, (e) പമ്പിൽ നിന്നുള്ള ഇന്ധന വിതരണം , എന്നിവ സംയോജിപ്പിച്ച് ഒരു സോഫ്റ്റ് വെയർ മൊഡ്യൂൾ നിർമ്മിക്കേണ്ടത് KSRTC യുടെ ഇന്ധന അക്കൗണ്ട്സ് (Fuel Accounts) കുറ്റമറ്റതും സുതാര്യമാക്കുന്നതിനും അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. Pump fuel issue മായി ബന്ധപ്പെട്ട Daily Fuel Issue sheet, Inter Depot fuel transfer accounts എന്നിവയെല്ലാം online മുഖാന്തരം ബന്ധിപ്പിച്ച ടി മൊഡ്യൂളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്. ഇന്റർനെറ്റ് കണക്ടിവിറ്റി ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാങ്കേതിക കാരണങ്ങളാൽ ടി സംവിധാനത്തിന്റെ സുഗമമായ പ്രവർത്തനത്തിൽ വിഘാതം

സംഭവിക്കുന്നില്ല എന്ന് ഓരോ Unit officer- മാരും ഉറപ്പ് വരുത്തേണ്ടതാണ്. പ്രസ്തുത മൊഡ്യൂൾ തയ്യാറാക്കുന്നതിലേക്കായി NIC യുടെ സഹായം അടിയന്തിരമായി ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ തലത്തിൽ യോഗം വിളിക്കേണ്ടതാണ്.

2. Integrated Consumer Pump Automation System (ICPAS) സംവിധാനം എല്ലാ ഡിപ്പോകളിലേക്കും വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനായി അടിയന്തിരമായി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

3. തേയ്മാനം സംഭവിച്ച ഡിപ് റോഡുകൾ അടിയന്തിരമായി മാറ്റി പിച്ചളയുടെ പുതിയ ഡിപ് റോഡുകൾ വാങ്ങുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്. ഡിപ് റോഡുകളുടെ തേയ്മാനം ഒഴിവാക്കുന്നതിന് റോഡുകളുടെ അഗ്രഭാഗത്തിൽ സ്റ്റീൽ പ്ലേറ്റ് പതിപ്പിക്കുന്നത് അഭികാമ്യമാണ്. ടി വിഷയത്തിൽ ലീഗൽ മെട്രോളജി വകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായം തേടി നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്. കൂടാതെ ഡിപ് റോഡുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിന് പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർമാർ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ പതിപ്പിക്കുന്നതിനായി പ്രത്യേക സർക്കുലർ പുറപ്പെടുവിക്കുന്നത് അഭികാമ്യമാണ്.

4. ടാങ്ക് കാലിബ്രേഷൻ ചാർട്ടിലെ തെറ്റുകൾ പരിശോധനയിൽ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിരുന്നു. ആയവ ഇന്ധവിതരണ കമ്പനികളുമായി കൂടിയാലോചിച്ച് സത്വരമായി പരിഹരിക്കേണ്ടതാണ്.

5. ഡിപ്പോകളിലെ ഭൗതിക പരിശോധനയിൽ പമ്പുകളിലെ ശോചനീയാവസ്ഥ, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവം (വേണ്ടത്ര പ്രകാശ സംവിധാനത്തിന്റെ അഭാവം, nozzle കളിലെ തകരാറ് തുടങ്ങിയവ) ബോധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അവ പരിഹരിക്കുന്നതിനും, പമ്പുകളിൽ സി.സി.ടി.വി ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും ഇന്ധന വിതരണ കമ്പനികളുമായി ആലോചിച്ച് നടപടികൾ അടിയന്തിരമായി സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

6. കേരള സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന Energy Management Centre (EMC) നടത്തിയ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇന്ധന വിതരണ കമ്പനികളിൽ നിന്നും ടാങ്കർ ലോറികൾ മുഖേന ഡിപ്പോകളിൽ (HSD) ഇന്ധനം വിതരണം ചെയ്യുമ്പോൾ 0.1 % വരെ നഷ്ടം അനുവദനീയമാണ്. എന്നാൽ KSRTC Fuel Cell പ്രസ്തുത നഷ്ടം 0.4% വരെയാണ് നിലവിൽ അനുവദിക്കുന്നത്. Filling Centre കളിൽ നിന്നും ഉച്ച സമയത്താണ് ഇന്ധനം ടാങ്കറിൽ

നിറയ്ക്കുന്നത്. ഉച്ച സമയത്തെ ഉയർന്ന താപനില മൂലം ഉണ്ടാകുന്ന തെർമൽ എക്സ്പാൻഷൻ പ്രതിഭാസം മൂലമാണ് ടി നഷ്ടം സംഭവിക്കുന്നത് എന്നാണ് EMC പഠനത്തിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. ആയതിനാൽ ടി നഷ്ടം കുറയ്ക്കുന്നതിനായി ഇന്ധന പർച്ചേസിനുള്ള ഇന്റൻഡ് തലേ ദിവസം നൽകത്തക്കവിധത്തിൽ പണം തലേ ദിവസം തന്നെ മുൻകൂറായി നൽകുന്നതിനും EMC ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു. ഇതിലൂടെ ഇന്ധനം രാത്രി സമയം തന്നെ ടാങ്കറുകളിൽ നിറയ്ക്കപ്പെടുന്നു എന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നതിനും തന്മൂലം തെർമൽ എക്സ്പാൻഷൻ മുഖേനയുള്ള നഷ്ടം ഒഴിവാക്കുന്നതിനും സാധിക്കുന്നു. കൂടാതെ മുൻകൂറായി പണം നൽകുന്നതിനാൽ പ്രതിദിന പലിശയിനത്തിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിക്ക് സാമ്പത്തിക ലാഭം ഉറപ്പ് വരുത്താൻ സാധിക്കുന്നതാണ്.

7. പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർമാരുടെ ഭാഗത്തു നിന്നുണ്ടാകുന്ന വീഴ്ചകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ പരിപാലനത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം സംബന്ധിച്ചും കോഡിഫൈഡ് ഇൻസ്ട്രക്ഷൻസിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് ടി വിഷയങ്ങളിൽ പ്രസ്തുത ജീവനക്കാർക്ക് ഒരു ഇൻഹൗസ് പരിശീലനം നൽകുന്നത് അഭികാമ്യമാണ്.

8. ഡിപ്പോകളിലെ ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സ് രജിസ്റ്ററുകളിൽ (Fuel Accounts Register) ഗുരുതര തെറ്റുകൾ സംഭവിക്കുന്നതായും ടി രജിസ്റ്ററുകൾ സമയബന്ധിതമായി കാലികമാക്കാത്തതായും പരിശോധനയിൽ കണ്ടെത്തിയിരുന്നു. ഡിപ്പോകളിൽ മുൻപുണ്ടായിരുന്ന പ്രത്യേക ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട് സെക്ഷനുകൾ നിലവിൽ നിർത്തലാക്കിയതും മറ്റു സെക്ഷനുകളുടെ ജോലി ചെയ്യുന്ന ടി വിഷയത്തിൽ പരിചയ സമ്പത്തു കുറഞ്ഞ ക്ലറിക്കൽ ജീവനക്കാർക്ക് ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ അധിക ചുമതല നൽകുന്നതും ടി പ്രശ്നം വഷളാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സ് പരിപാലനത്തിനായി ബന്ധപ്പെട്ട സെക്ഷനുകളിൽ അധികമായി ഒരു അസിസ്റ്റന്റിനെ വിന്യസിക്കേണ്ടതും പ്രസ്തുത വിഷയത്തിൽ പരിശീലനം നൽകേണ്ടതുമാണ്.

9. ചീഫ് ഓഫീസിലെ ഡീസൽ പർചേസ് പേയ്മെന്റ് റീകൺസിലിയേഷൻ പ്രക്രിയ, അക്കൗണ്ടിംഗ് പശ്ചാത്തലമുള്ള ഒന്നോ രണ്ടോ അസ്സിസ്റ്റന്റുമാരുടെ സേവനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി പേയ്മെന്റ് സെല്ലിൽ തന്നെ നിർവഹിക്കപെടുന്ന രീതിയിൽ അടിയന്തിരമായി

ക്രമീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

10. 1000 കോടിയിലധികം രൂപ ചെലവഴിച്ച് വാങ്ങുന്ന ഇന്ധനത്തിന്റെ ഉപയോഗം കുറ്റമറ്റതും, കാര്യക്ഷമവുമാക്കുന്നതിനായും, ഫ്യുവൽ അക്കൗണ്ട്സിന്റെ കൃത്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി യുടെ ഓഡോമീറ്റർ, പ്രവർത്തനക്ഷമമല്ലാത്ത സർവീസ് നടത്തുന്ന ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ബസുകളിൽ അടിയന്തിരമായി ഓഡോമീറ്റർ പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കേണ്ടതാണ്.

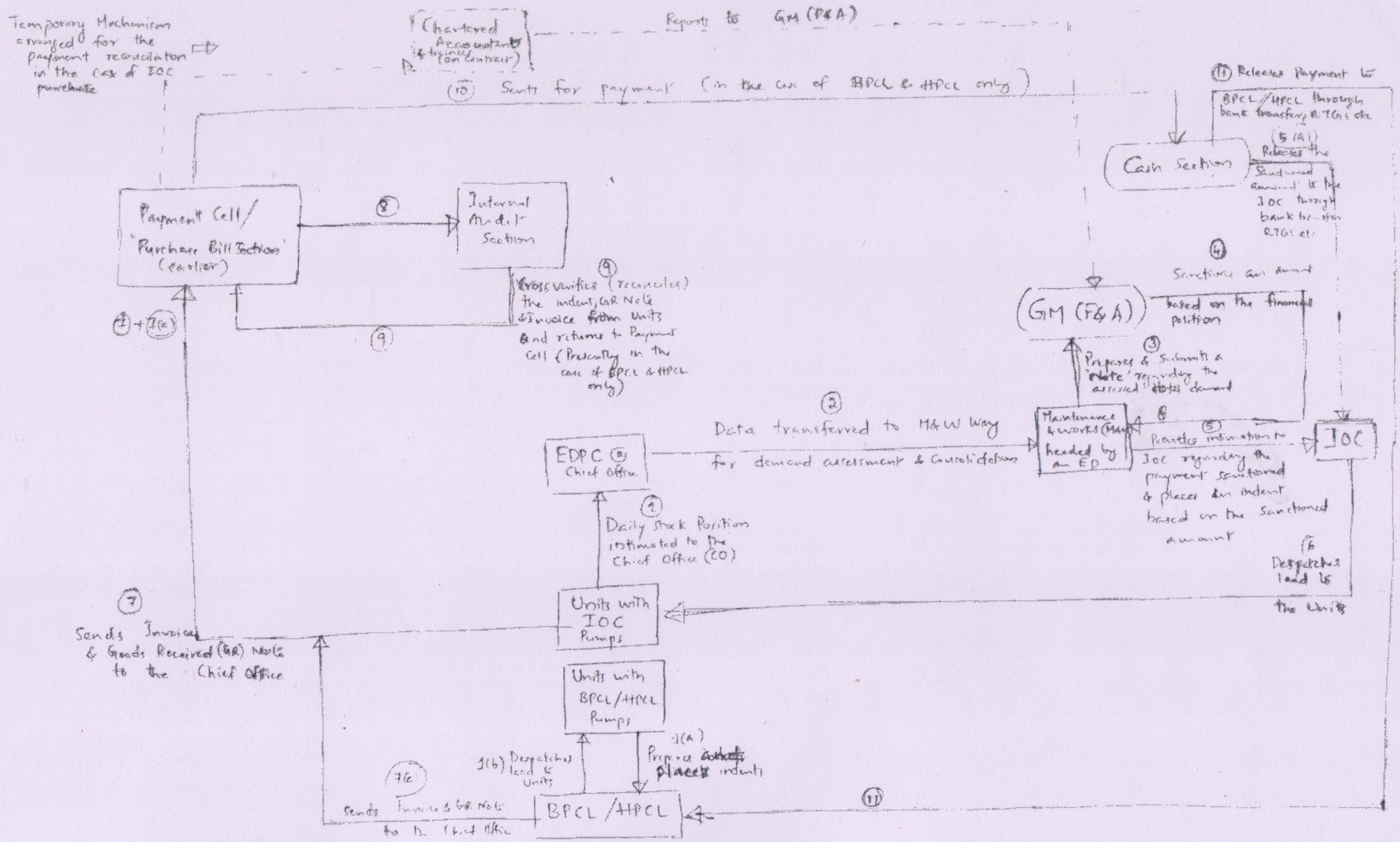
11. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി -യുടെ ആധുനികവൽക്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി റിയൽ ടൈം ഷെഡ്യൂൾ മാനേജ്മെന്റ് സാധ്യമാക്കുന്നതിനും, സംയോജിത കമാൻഡ് & കൺട്രോൾ സംവിധാനം സാധ്യമാക്കുന്നതിനും അതിലൂടെ കോർപറേഷന്റെ ഫ്ളീറ്റ് മാനേജ്മെന്റ്, ബസുകളുടെ ഇന്ധനക്ഷമത(KMPL), എർണിങ്സ് പെർ കിലോമീറ്റർ (EPKM) എന്നിവ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും പ്രാഥമിക ഘട്ടമായി സി-ഡാക്കിന്റെ സാങ്കേതിക സഹായത്തോടെ 50 ഓളം ബസുകളിൽ ജി.പി.എസ് സ്ഥാപിച്ചിരുന്നു . എന്നാൽ സാങ്കേതിക തടസ്സങ്ങൾ കാരണം അവ പൂർണ്ണമായി പ്രവർത്തനക്ഷമായിട്ടില്ല എന്ന് പരിശോധനയിൽ മനസ്സിലാക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിച്ച് ബസ്സുകളിൽ ജി.പി.എസ് സ്ഥാപിക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച നടപടികൾ സത്വരമായി പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

12. 3000 ഡീസൽ ബസുകൾ സി. എൻ. ജി ബസുകളായി കോർപറേഷൻ മാറ്റുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സമാന്തരമായി തന്നെ അവയ്ക്ക് കേരളത്തിലുടനീളം കോർപറേഷന്റെ യൂണിറ്റുകളിൽ നിന്നും ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്നതിനായി സംവിധാനം ഒരുക്കുന്നതിനായും നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്.

13. ഡീസൽ പർചേസ് നിരക്കിലും ക്രെഡിറ്റ് കാലാവധിയിലും ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപറേഷൻ കെ.എസ് ആർ.ടി സി ക്ക് നൽകുന്ന ഇളവുകൾ എച്ച്.പി.സി.എൽ., ബി.പി.സി.എൽ തുടങ്ങി മറ്റു എണ്ണകമ്പനികളിൽ നിന്നും കരസ്ഥമാക്കി അവയുടെ സേവനം കൂടുതൽ പമ്പുകളിലേക്ക് വ്യാപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എണ്ണ വിതരണത്തിൽ കുത്തക ഒഴിവാക്കുന്നതിനും, വിപണി മത്സരം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും കോർപറേഷൻ നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

ധനകാര്യ (വ്യയം) സെക്രട്ടറിക്കു വേണ്ടി

(അനുബന്ധം-1)




KSRTC - Diesel Purchase & Payment flow diagram

അനുബന്ധം -2 Thiruvananthapuram -Central

| SL NO | DATE | Depot | ROUTE | SCH KM | KM Covered as per odometer reading | Difference between Scheduled km & SCH KM |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **RPE 978** | | | | | | |
| 1 | 30.03.21 | TVM CL | 15.30 VZKDV | 859 | 920 | **(+)61.0** |
| 2 | 1.4.21 | TVM CL | 15.30 VZKDV | 859 | 920 | **(+)61.0** |
| 3 | 3.4.21 | TVM CL | 2.30 TSR | 589 | 615 | **(+)26.0** |
| 4 | 4.4.21 | TVM CL | 7.00 PLKD | 742 | 769 | **(+)27.0** |
| 5 | 5.4.21 | TVM CL | 15.30 VZKDV | 859 | 922 | **(+)63.0** |
| 6 | 7.4.21 | TVM CL | 22.30 MTPTY | 631 | 667 | **(+)36.0** |
| 7 | 9.4.21 | TVM CL | 6.15 PLKD | 742 | 770 | **(+)28.0** |
| **ATC 235** | | | | | | |
| 1 | 30.03.21 | TVM CL | 22.45 KKD | 868 | 868 | **NIL** |
| 2 | 1.4.21 | TVM CL | 23.45 KKD | 868 | 845 | **(-)23.0** |
| 3 | 3.4.21 | TVM CL | 23.45 KKD | 868 | 839.9 | **(-)28.1** |
| 4 | 5.4.21 | TVM CL | 23.45 KKD | 868 | 846.5 | **(-)21.5** |
| 5 | 7.4.21 | TVM CL | 23.45 KKD | 868 | 843.8 | **(-)24.2** |
| 6 | 9.4.21 | TVM CL | 23.45 KKD | 868 | 843.7 | **(-)24.3** |
| 7 | 11.4.21 | TVM CL | 23.45 KKD | 868 | 842.4 | **(-)25.6** |
| **RPK 306** | | | | | | |
| 1 | 30.03.21 | TVM CL | 2.30 TSR | 589 | 598 | **(+)9.0** |
| 2 | 31.03.21 | TVM CL | 11.15 TSR | 589 | 596 | **(+)7.0** |
| 3 | 1.4.21 | TVM CL | 11.15 TSR | 589 | 605 | **(+)16.0** |
| 4 | 2.4.21 | TVM CL | 11.15 TSR | 589 | 594 | **(+)5.0** |
| 5 | 3.4.21 | TVM CL | 14.00 PLKD | 742 | 745 | **(+)3.0** |
| 6 | 5.4.21 | TVM CL | 11.15 TSR | 589 | 597 | **(+)8.0** |
| 7 | 6.4.21 | TVM CL | 17.00 PLKD | 742 | 753 | **(+)11.0** |
| **AT 407** | | | | | | |
| 1 | 31.03.21 | TVM CL | 7.30 NDKM | 557 | 578 | **(+)21.0** |
| 2 | 1.4.21 | TVM CL | 7.30 NDKM | 557 | 578 | **(+)21.0** |
| 3 | 2.4.21 | TVM CL | 7.30 NDKM | 557 | 576 | **(+)19.0** |
| 4 | 3.4.21 | TVM CL | 7.30 NDKM | 557 | 582 | **(+)25.0** |
| 5 | 4.4.21 | TVM CL | 7.30 NDKM | 557 | 578 | **(+)21.0** |
| 6 | 5.4.21 | TVM CL | 8.00 PBA | 364 | 371 | **(+)7.0** |
| 7 | 6.4.21 | TVM CL | 5.45 KTM | 608 | 638 | **(+)30.0** |
| **RPM 78** | | | | | | |
| 1 | 30.3.21 | TVM CL | 8.00 PBA | 364 | 353 | **(-)11.0** |
| 2 | 1.4.21 | TVM CL | 8.00 PBA | 364 | 353 | **(-)11.0** |
| 3 | 2.4.21 | TVM CL | 8.00 PBA | 364 | 353 | **(-)11.0** |
| 4 | 3.4.21 | TVM CL | 8.00 PBA | 364 | 355 | **(-)9.0** |
| 5 | 4.4.21 | TVM CL | 8.00 PBA | 364 | 354 | **(-)10.0** |
| 6 | 5.4.21 | TVM CL | 9.30 NDM | 557 | 550 | **(-)7.0** |
| 7 | 9.4.21 | TVM CL | 8.00 PBA | 364 | 352 | **(-)12.0** |
| **RPC 426** | | | | | | |
| 1 | 30.03.21 | TVM CL | 11.30 TSR | 589 | 585.3 | **(-)3.7** |
| 2 | 31.03.21 | TVM CL | 12.00 TVLMI | 702 | 692.3 | **(-)9.7** |
| 3 | 2.4.21 | TVM CL | 12.00 TVLMI | 702 | 693.9 | **(-)8.1** |
| 4 | 4.4.21 | TVM CL | 12.00 TVLMI | 702 | 691.9 | **(-)10.1** |
| 5 | 7.4.21 | TVM CL | 11.15 TSR | 589 | 585.9 | **(-)3.1** |
| 6 | 8.4.21 | TVM CL | 20.15 PLKD | 712 | 722 | **(+)10.0** |
| 7 | 10.4.21 | TVM CL | 7.00 PLKD | 742 | 733.1 | **(-)8.9** |

## അനുബന്ധം -3

Thiruvananthapuram Ciity Depot

| SL NO | DATE | Depot | ROUTE | SCH KM | KM Covered as per odometer reading | Difference between Scheduled km & SCH KM |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **JN 710** | | | | | | |
| 1 | 30-Mar-21 | TVM CITY | 38 EF-VELI | 238 | 211 | **(-)51.0** |
| 2 | 31-Mar-21 | TVM CITY | 38 EF-VELI | 238 | 211 | **(-)51.0** |
| 3 | 1-Apr-21 | TVM CITY | 38 EF-VELI | 238 | 210 | **(-)52.0** |
| 4 | 2-Apr-21 | TVM CITY | 38 EF-VELI | 238 | 183 | **(-)79.0** |
| 5 | 3-Apr-21 | TVM CITY | 38 EF-VELI | 238 | 212 | **(-)50.0** |
| 6 | 5-Apr-21 | TVM CITY | 38 EF-VELI | 238 | 211 | **(-)51.0** |
| 7 | 7-Apr-21 | TVM CITY | 38 EF-VELI | 272 | 211 | **(-)51.0** |
| **RNM 821** | | | | | | |
| 1 | 30-Mar-21 | TVM CITY | 6 EF-VGNR | 261 | 213.1 | **(-)18.9** |
| 2 | 31-Mar-21 | TVM CITY | 6 EF-VGNR | 261 | 213.3 | **(-)18.7** |
| 3 | 1-Apr-21 | TVM CITY | 6 EF-VGNR | 261 | 215 | **(-)18.0** |
| 4 | 2-Apr-21 | TVM CITY | 6 EF-VGNR | 261 | 212 | **(-)16.0** |
| 5 | 3-Apr-21 | TVM CITY | 6 EF-VGNR | 261 | 215 | **(-)17.0** |
| 6 | 4-Apr-21 | TVM CITY | 6 EF-VGNR | 261 | 243 | **(-)18.0** |
| 7 | 5-Apr-21 | TVM CITY | 6 EF-VGNR | 261 | 236 | **(-)25.0** |
| **RNM 974** | | | | | | |
| 1 | 30-Mar-21 | TVM CITY | 8 EF-VGNR | 261 | 272 | **(-)6.0** |
| 2 | 31-Mar-21 | TVM CITY | 8 EF-VGNR | 261 | 273 | **(-)5.0** |
| 3 | 1-Apr-21 | TVM CITY | 8 EF-VGNR | 261 | 272 | **(-)6.0** |
| 4 | 2-Apr-21 | TVM CITY | 8 EF-VGNR | 261 | 274 | **(-)4.0** |
| 5 | 3-Apr-21 | TVM CITY | 8 EF-VGNR | 261 | 273 | **(-)5.0** |
| 6 | 4-Apr-21 | TVM CITY | 8 EF-VGNR | 261 | 272 | **(-)6.0** |
| 7 | 5-Apr-21 | TVM CITY | 8 EF-VGNR | 261 | 273 | **(-)5.0** |
| **RNM 976** | | | | | | |
| 1 | 30-Mar-21 | TVM CITY | 30 | 262 | 214 | **(-)24.0** |
| 2 | 31-Mar-21 | TVM CITY | 30 | 262 | 212 | **(-)26.0** |
| 3 | 1-Apr-21 | TVM CITY | 30 | 262 | 211 | **(-)27.0** |
| 4 | 2-Apr-21 | TVM CITY | 30 | 262 | 209 | **(-)29.0** |
| 5 | 3-Apr-21 | TVM CITY | 30 | 262 | 213 | **(-)25.0** |
| 6 | 7-Apr-21 | TVM CITY | 30 | 262 | 212 | **(-)26.0** |
| 7 | 8-Apr-21 | TVM CITY | 30 | 262 | 241 | **(-)31.0** |
| **RAC 876** | | | | | | |
| 1 | 30-Mar-21 | TVM CITY | 11 EF/VGNR | 232 | 248 | **(-)13.0** |
| 2 | 31-Mar-21 | TVM CITY | 11 EF/VGNR | 232 | 251 | **(-)10.0** |
| 3 | 1-Apr-21 | TVM CITY | 11 EF/VGNR | 232 | 248 | **(-)13.0** |
| 4 | 2-Apr-21 | TVM CITY | 11 EF/VGNR | 232 | 249 | **(-)12.0** |
| 5 | 3-Apr-21 | TVM CITY | 11 EF/VGNR | 232 | 249 | **(-)12.0** |
| 6 | 5-Apr-21 | TVM CITY | 10 EF/VGNR | 261 | 248 | **(-)13.0** |
| 7 | 7-Apr-21 | TVM CITY | 9 EF/VGNR | 261 | 250 | **(-)11.0** |
| **RNE 623** | | | | | | |
| 1 | 30-Mar-21 | TVM CITY | 50 | 278 | 262 | **(+)1.0** |
| 2 | 31-Mar-21 | TVM CITY | 50 | 278 | 263 | **(+)2.0** |
| 3 | 1-Apr-21 | TVM CITY | 50 | 278 | 262 | **(+)1.0** |
| 4 | 2-Apr-21 | TVM CITY | 50 | 278 | 262 | **(+)1.0** |
| 5 | 3-Apr-21 | TVM CITY | 50 | 278 | 262 | **(+)1.0** |
| 6 | 8-Apr-21 | TVM CITY | 50 | 278 | 262 | **(+)1.0** |
| 7 | 9-Apr-21 | TVM CITY | 50 | 278 | 262 | **(+)1.0** |