



ALL INDIA LOCO RUNNING STAFF ASSOCIATION (AILRSA)

28.06.2022 को जोलारपेट्टई में रेलवे के निजीकरण का प्रभाव, इस संगोष्ठी में पेश किया गया दस्तावेज़

प्रिय रेलकर्मियों !!

आइए, भारतीय रेलवे के निजीकरण और इसके प्रभाव के बारे में चर्चा करें

I. रेलवे पर हाल की निजीकरण पहल/योजनाएं

1. NIP (NATIONAL INFRASTRUCTURE PIPELINE, यानि राष्ट्रीय बुनियादी ढांचा पाइपलाइन)

सरकार ने घोषणा की कि वे 2019 से 2025 के बीच बुनियादी ढांचे में 111 लाख करोड़ रुपये का निवेश करने जा रहे हैं। रेलवे में 13.69 लाख करोड़ रुपये की योजना थी। चूंकि निजी खिलाड़ी बुनियादी ढांचे में निवेश करने के लिए आगे नहीं आ रहे थे, उन्होंने कहा कि 13.69 लाख करोड़ में से 87 फीसदी बजटीय सहायता से निवेश किया जाएगा।

NIP ने एक निजीकरण योजना का प्रस्ताव रखा।

इसके अनुसार 2025 तक यात्री ले जाने वाली (पैसेंजर) 500 ट्रेनों, 80 स्टेशनों और 30% मालगाड़ियों का निजीकरण कर दिया जाएगा।

150 पैसेंजर ट्रेनें

इससे पहले प्रस्ताव के तहत 2023 मार्च से पहले 12 केंद्रों (क्लस्टर) से 150 ट्रेनों का निजीकरण करने का प्रस्ताव था। उन्हें प्रस्ताव दिया गया था कि भारतीय रेल 60 मिनट पहले और बाद में अपनी ट्रेनें नहीं चलाएगा और उनके पास 35 साल के लिए लाइसेंस हो सकता है। वे अपना रेट खुद तय कर सकते हैं और कोई भी क्लास चला सकते हैं। उनका इरादा केवल थर्ड एसी और एसी चेयर कार चलाने का था जो केवल लाभदायक हैं। वे अनारक्षित सामान्य द्वितीय श्रेणी या शयनयान श्रेणी नहीं चलाएंगे। वे रेलवे की टिकट बुकिंग सुविधा, प्लेटफॉर्म, ट्रेक, सिग्नल और लोको पायलट और गार्ड जैसे कर्मियों का उपयोग कर सकते हैं और रेलवे द्वारा तय किए जाने वाले ढुलाई शुल्क का भुगतान उन्होंने करना चाहिए।

इसके अलावा उन्हें रेलवे को राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान करना चाहिए। जो अधिक राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान करने को तैयार है उसे लाइसेंस मिलेगा। केवल दो बोलीदाता थे और वह भी केवल तीन केंद्रों के लिए। एक थी रेलवे की IRCTC और दूसरी मेगा इंजीनियरिंग प्राइवेट कंपनी थी। केंद्र थे मुंबई 2 और नई दिल्ली 1 और 2 । दिल्ली -2 के लिए मेगा इंजीनियरिंग ने अर्जित किए गए प्रत्येक 100 रुपये के लिए 54 पैसे का भुगतान करने की पेशकश की। निजी कंपनियां राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान नहीं करना चाहती हैं। उन्हें मुफ्त लाइसेंस चाहिए। संसद के जवाब के मुताबिक, रेलवे ने टेंडर रद्द कर दिया है।

2. राष्ट्रीय मुद्राकरण पाइपलाइन (NMP)

वित्त मंत्री ने चार सालों में यानि 2022-2025 में सड़क, रेलवे, दूरसंचार, हवाई अड्डे, बंदरगाह, बिजली वितरण, बिजली उत्पादन, भंडारण गोदामों, गैस पाइपलाइन, खनन, दूरसंचार टावरों आदि जैसी बुनियादी सुविधाओं के निजीकरण के लिए एक राष्ट्रीय संपत्ति मुद्राकरण योजना की घोषणा की है। योजना के तहत वे बुनियादी ढांचे की संपत्ति को निजी तौर पर पट्टे पर देने से छह लाख करोड़ रुपये जुटाएंगे। यह राशि नेशनल इंफ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन (NIP) के लिए प्रस्तावित 111 लाख करोड़ में से 5.4 फीसदी है। चूंकि कोई भी निवेशक बुनियादी ढांचे में यानि ग्रीन फील्ड में निवेश करने नहीं आ रहा है, उन्हें लीज पर पब्लिक

फंड से पहले से बने इंफ्रास्ट्रक्चर का इस्तेमाल करने की इजाजत होगी। इसे **ब्राउन फील्ड** कहते हैं। इस तरह जुटाई गई राशि को फिर से ग्रीन फील्ड में निवेश किया जाएगा।

6 लाख करोड़ में से 1.52 लाख करोड़ रेलवे परिसंपत्तियों के मुद्रीकरण के माध्यम से जुटाए जाएंगे। मुद्रीकरण के लिए सूचीबद्ध संपत्तियां जुटाई जाने वाली राशि के साथ इस प्रकार हैं। NMP परिसंपत्ति मुद्रीकरण की पूरी संभावनाओं को भी सूचीबद्ध करता है, जिसे नीचे सूचीबद्ध किया गया है।

| S.No | संपत्ति | संख्या/किमी/दूरी | | NMP के लिए राशि करोड़ रुपये में |
|------|---|------------------|------------|---------------------------------|
| | | संभावित | NMP | |
| 1 | स्टेशन - 5.5% | 7325 | 400 | 76250 |
| 2 | यात्री ट्रेनें - 5% | 13169 | 90 | 21642 |
| 3 | ट्रैक - 2% | 67956 Km | 1400 Km | 18700 |
| 4 | गुड्स शेड - 21% | 1246 | 265 | 5565 |
| 5 | कोंकण रेलवे | 741 Km | 741 Km | 7250 |
| 6 | पहाड़ी रेलवे | 5 | 5 | 630 |
| 7 | डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पूर्वी और पश्चिमी - 20% | 2843 Km | 673 Km | 20178 |
| 8 | रेलवे कालोनियों और स्टेडियम | | | 2250 |

स्टेशन

भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम (IRSDC) का गठन 2012 में हुआ था और सरकार 2016 से स्टेशनों का निजीकरण करने की कोशिश कर रही है। पहले उन्होंने 400 स्टेशनों का निजीकरण करने की कोशिश की। फिर इसे घटाकर 50 कर दिया। आखिरकार उन्होंने 23 स्टेशनों के लिए बोली लगाने वालों को बुलाया। 2022 तक भोपाल के पास हबीबगंज इस केवल एक ही स्टेशन का निजीकरण किया जा सका। स्टेशन का नाम बदलकर रानी कमलापति स्टेशन कर दिया गया और हाल ही में हमारे प्रधान मंत्री ने इसका उद्घाटन किया।

400 स्टेशनों का मुद्रिकरण रेलवे परिसंपत्ति मुद्रिकरण का 50% है। प्राइवेट कम्पनियाँ लीज रेंट या लीज प्रीमियम देने को तैयार नहीं हैं और वे स्टेशन डेवलपमेंट के लिए नहीं आती हैं। वे प्लेटफॉर्म टिकट की बिक्री भी चाहती हैं, जिसके लिए रेलवे तैयार नहीं है। यहां तक कि 99 साल की लीज भी सरकार ने स्वीकार कर ली है। इसलिए 76250 करोड़ का मुद्रिकरण अनिश्चित है। लोकसभा में एक सवाल के जवाब में रेल मंत्री ने कहा कि **"रेलवे स्टेशनों के मुद्रिकरण से राजस्व का अनुमान लगाना मुश्किल है।"** यह मुद्रिकरण के 50% का भाग्य है। उन्होंने कहा कि स्टेशन का मुद्रिकरण स्टेशन विकास निगम (IRSDC) द्वारा किया जाएगा, जिसे अब बंद कर दिया गया है और कार्य रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंप दिया गया है। 2021-22 तक NMP के अनुसार 17000 करोड़ रुपये का मुद्रिकरण पूरा हो जान चाहिए था। हबीबगंज के बाद अब तक एक भी स्टेशन को लीज पर नहीं लिया गया है। लेकिन रेलवे की संपत्ति के मुद्रिकरण के कारण स्टेशनों, IOW, बिजली के कर्मचारियों, सफाई कर्मचारियों, स्वास्थ्य कर्मचारियों, निर्माण श्रमिकों के साथ-साथ कई अन्य रेलवे नौकरियों से संबंधित रेलवे की कई नौकरियां खो जाएंगी। अगर स्टेशनों का निजीकरण किया जाता है तो किराया तुरंत दोगुना हो जाएगा और सभी सुविधाओं पर शुल्क वसूल किया जाएगा।

ट्रेनों

प्रस्ताव 90 यात्री ट्रेनों का मुद्रीकरण है। हम पहले ही देख चुके हैं कि 150 ट्रेनों का क्या हुआ। NMP के अनुसार ट्रेनों का 7002 करोड़ रुपये तक का मुद्रीकरण केवल 2022-23 में होना है। ट्रेनों के मुद्रीकरण की वर्तमान स्थिति '0' है।

डेडिकेटेड या समर्पित फ्रेट कॉरिडोर (DFC)

डेडिकेटेड ईस्टर्न और वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर में जून 2022 तक परिचालन शुरू होने वाला है। टाटा द्वारा एक छोटे से हिस्से को छोड़कर कोई भी निजी 2843 किमी 83000 करोड़ की परियोजना में निवेश करने के लिए आगे नहीं आया। रेलवे ने अपने स्रोतों से और सरकार के बजट समर्थन से तथा JICA और विश्व बैंक से ऋण के साथ परियोजना का निर्माण किया। JICA ऋण (47%), विश्व बैंक ऋण (17%) और रेल मंत्रालय का हिस्सा (36%) है।

यदि चालू हो जाता है, तो मौजूदा मार्गों में माल यातायात का 55% हिस्सा समर्पित फ्रेट कॉरिडोर में स्थानांतरित हो जाएगा और भारतीय रेलवे से बाहर चला जाएगा, क्योंकि यह समर्पित फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन द्वारा प्रबंधित किया जाएगा। बजट में घोषणा की गई है कि एक बार चालू होने के बाद पूरे DFC का मुद्रीकरण कर दिया जाएगा, यानि निजी हो जाएगा। निजी कम्पनियाँ खुशी से इसे अपने हाथ में ले लेंगी क्योंकि यह भारी मुनाफा कमा रहा है। वे केवल लाभ कमाने वाली सेवाओं के लिए हैं। NMP के अनुसार 2021-2022 और 2024-25 के दौरान 2843 किलोमीटर के पूर्वी DFC और पश्चिमी DFC के 673 किलोमीटर को 20,178 करोड़ रुपये में मुद्रीकृत किया जाएगा। 10089 करोड़ रुपये के मुद्रीकरण का पहला स्लॉट केवल 2023-24 में होगा।

अन्य

1400 किमी ट्रेक, सिग्नल, ओवरहेड पावर सिस्टम (OHE) इन सभी को एक पैकेज के रूप में लिया जाता है और उन्हें 18700 करोड़ रुपये में लीज

पर दिया जाएगा। उस पैकेज में रेल की आवाजाही जल्द ही मौजूदा भारतीय रेल के साथ निजी ट्रेन संचालन से जुड़ जाएगी। अन्य मुद्राकरण योजनाओं में से केवल खेल के मैदानों का मुद्राकरण 2021-22 में 350 करोड़ रुपये और 2022-23 में 450 करोड़ रुपये है। अभी तक खेल के मैदानों का कोई मुद्राकरण नहीं हुआ है। 460 करोड़ रुपये के हिल रेल को 2022-23 में ही होना है। कोंकण रेलवे का 7281 करोड़ रुपये का मुद्राकरण 2023-24 में ही होना है। लगभग 5565 करोड़ रुपये में 265 गुड्स शेड का मुद्राकरण तीन वित्तीय वर्षों में करने का निर्णय लिया गया है। भारतीय रेल वर्तमान में 1246 गुड्स शेड का प्रबंधन करता है।

इसलिए रेलवे के मुद्राकरण से राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन (NIP) के हरित क्षेत्र में निवेश का कोई लाभ नहीं होने वाला है।

3. राष्ट्रीय रेल योजना (NRP)

जबकि राष्ट्रीय बुनियादी ढांचा पाइप लाइन अभी तक पूरी नहीं हुई है, वित्त मंत्री ने घोषणा की कि रेलवे 2021 से 2051 तक NRP लागू करेगा। 35.8 लाख करोड़ की योजना का प्रस्ताव है कि इस परियोजना के पूरा होने पर माल भाड़े में रेलवे की हिस्सेदारी 28% से बढ़कर 45% हो जाएगी। माल ट्रेन की गति 25 किमी प्रति घंटे से 50 किमी प्रति घंटे तक हो जाएगी।

यात्री ट्रेन की गति 160-180 किमी प्रति घंटे तक जाएगी। योजना यह नहीं कहती है कि धन कहां से आएगा और राष्ट्रीय बुनियादी ढांचा पाइपलाइन (NIP) का क्या हुआ। यहां तक कि इस साल का आर्थिक सर्वेक्षण भी दोनों की ईमानदारी से समीक्षा किए बिना दोनों योजनाओं को प्रस्तुत करता है।

NRP का प्रस्ताव है कि 2031 तक पूरी मालगाड़ियां निजी हाथों में होंगी और भारतीय रेलवे को कोई वैगन रखने की आवश्यकता नहीं होगी। साथ ही मुनाफा कमाने वाली सभी पैसेंजर ट्रेनें प्राइवेट के हाथों में होंगी। सिर्फ घाटे में चल रही यात्री ट्रेनें ही IR के पास होंगी।

NRP भारतीय रेल और डीएफसी के बीच माल ढुलाई पर भी विस्तार से बताता है। तदनुसार, यदि 2021 में IR का हिस्सा 100% और DFC का 0%

माना जाता है, तो 2026 में IR 64%, DFC 36%, 2031 में IR 48%, DFC 52% और 2041 में IR 39%, DFC 61% हो जाएगा। इस प्रकार माल ढुलाई का अधिकांश हिस्सा DFC का हो जाएगा। यह भी ध्यान में रखना चाहिए कि NRP के अनुसार, भारतीय रेलवे को अब वैगन रखने की आवश्यकता नहीं होगी यदि वर्तमान में IR और IRFC के वैगनों का स्वामित्व दस वर्षों के भीतर निजी क्षेत्र में स्थानांतरित कर दिया जाता है। ऐसे में भारतीय रेल माल और यात्रियों की कमाई के बिना चलेगी। यह कोई रियायत और वेतन या पेंशन नहीं दे पाएगा और BSNL या एयर इंडिया के रास्ते पर जाने के लिए मजबूर हो जाएगा।

4. *तर्कयुक्तिकरण*

मुख्य आर्थिक सलाहकार ने रेलवे को रेलवे निकायों को युक्तिसंगत बनाने की सिफारिश की है। योजना के अनुसार ICF चेन्नई, RCF कपूरथला, MCF रायबरेली, CLW चितरंजन जैसे इंजन, कोच, व्हील और एक्सल का उत्पादन करने वाली सभी 8 उत्पादन इकाइयों को पहले निगमीकृत किया जाना है और फिर उनका निजीकरण किया जाएगा। योजना यह भी कहती है कि रेलवे अस्पतालों को CGHS या निजी कंपनियों को सौंप दिया जाए। रेलवे स्कूलों को केंद्रीय विद्यालय या राज्य सरकारों या निजी कंपनियों को सौंप दिया जाना चाहिए। विभिन्न संगठनों को बंद करने का प्रस्ताव है। सेंट्रल ऑर्गनाइजेशन फॉर रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन (CORE), सेंट्रल ऑर्गनाइजेशन फॉर मॉडर्नाइजेशन ऑफ वर्कशॉप (COFMOW), सेंटर फॉर रेलवे इंफॉर्मेशन सिस्टम्स (CRIS) और इंडियन रेलवे ऑर्गनाइजेशन फॉर अल्टरनेटिव फ्यूल (IROAF) (जो 7 सितंबर, 2021 को पहले ही बंद हो चुका है) को बंद कर दिया जाना चाहिए।

रेल परिवहन संस्थान में रेलवे बोर्ड/MOR की प्रत्यक्ष भागीदारी को वापस लेने की सिफारिश, जिसे तब 'निजी रूप से संचालित निकाय' के रूप में माना जाएगा। क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान (ZRTI) लोजिस्टिक्स क्षेत्र के सभी लोगों (रेलवे कर्मचारियों के अलावा) के लिए खुले होने चाहिये, जो पाठ्यक्रम का काम पूरा करने के बाद प्रमाणित पेशेवर होंगे। अब सभी 17 क्षेत्रों में 130 ZRTI हैं, लेकिन प्रत्येक क्षेत्र में एक ZRTI रखने की सिफारिश की गई है।

5. भारत गौरव

भारत गौरव ट्रेन योजना हाल ही में भारतीय रेल द्वारा देश की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत के साथ-साथ शानदार ऐतिहासिक स्थानों को जनता के सामने प्रदर्शित करने के एकमात्र उद्देश्य से शुरू की गई थी। भारत गौरव ट्रेन नीति को वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 14 दिनांक 23.11.2021 के माध्यम से लाया गया था। इस योजना के तहत, पंजीकृत सेवा प्रदाताओं को भारत गौरव ट्रेनों के संचालन के लिए भारतीय रेल (IR) द्वारा "उपयोग करने का अधिकार" मॉडल के तहत रोक की पेशकश की जाएगी।

भारत गौरव ट्रेनों का आरंभ आने वाले वर्षों में रेलवे के पूर्ण निजीकरण का एक अशुभ संकेत है। पहले की योजना 12 क्षेत्रों में 101 मार्गों के लिए 150 ट्रेनों का निजीकरण करने की थी; राजस्व-साझाकरण खंड उपधारा के कारण अमल में नहीं लाया गया। इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन (IRCTC) सहित केवल दो खिलाड़ियों ने बहुत कम राजस्व हिस्सेदारी के साथ इस योजना के लिए बोलियाँ प्रस्तुत की थीं, जिसके परिणामस्वरूप निविदा समिति ने बोलियाँ रद्द कर दीं।

भारत गौरव योजना में, राजस्व-साझाकरण खंड उपधारा को हटा दिया गया है, जिससे निजी कंपनियों की दिलचस्पी बढ़ रही है। ऑपरेटरों को टैरिफ, हॉल्ट, सेवाओं और मार्गों को तय करने की स्वतंत्रता का आनंद लेते हुए केवल उपयोग और दुलाई शुल्क के अधिकार के लिए भुगतान करने की आवश्यकता है।

6.100 गति शक्ति कार्गो टर्मिनल और 400 वंदे भारत (ट्रेन 18) भी PPP/निजी खिलाड़ी/संयुक्त उद्यम मॉडल (JV) होने जा रहे हैं।

II. निजीकरण का प्रभाव

1. कोई स्थायी नौकरी नहीं

1998 के बाद से, संचालन को छोड़कर, खानपान, ट्रेक और रोलिंग स्टॉक जैसे इंजन कोच, वैगन, सिग्नल आदि का निर्माण और रखरखाव जैसी सभी गतिविधियों को आउटसोर्स किया गया है। नतीजतन इन विभागों में कर्मचारियों की संख्या में भारी कमी आई है। 1990 में कुल रेल कर्मचारी जो 16.51 लाख और 4 लाख कैजुअल श्रमिक थे, घटकर 12.5 लाख रह गए हैं, मतलब नियमित कैडर में 4 लाख और कैजुअल में 4 लाख की कटौती हो गयी है। वृद्धिशील बढ़ा हुआ कार्य सहित इन सभी गतिविधियों को आउटसोर्स किया गया है और संविदा कर्मचारी काम कर रहे हैं। कर्मचारियों की भारी कमी ने मौजूदा कर्मचारियों पर काम का बोझ और यात्रियों के लिए जोखिम बढ़ा दिया है।

2004 में वर्कशॉप और कारीगरों का स्टाफ 4.6 लाख था जो घटकर मार्च 2021 में मात्र 1.26 लाख रह गया है, मतलब 3.3 लाख की कटौती की गयी है। 2000 में 4 लाख ट्रेक मेंटेनर हुआ करते थे, जो अब केवल 2.9 लाख हैं, यानि 1 लाख की कमी। 2004 में भारतीय रेल में सफाई कर्मियों की संख्या 48000 थी। अब एक भी कर्मचारी नियमित नहीं है। सभी सफाई कर्मियों को आउटसोर्स कर दिया गया है। अकेले तीनों विभागों में 5 लाख नियमित कर्मचारियों की कमी देखी गई है।

ऐसा नहीं है कि वह काम खत्म हो गया है। लेकिन सारा काम ठेका कर्मियों द्वारा किया जाता है। कुल टन किलोमीटर, यानि कुल टन को कुल किलोमीटर से गुणा करने पर 125% की वृद्धि हुई है और यात्री किलोमीटर यानि यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या को कुल किलोमीटर से गुणा करने पर 146% की वृद्धि हुई है। कर्मचारियों की संख्या में इसी अनुपात में वृद्धि होनी चाहिए। लेकिन यह सिर्फ 12.5 लाख है। यह कम से कम 20 लाख होना चाहिए। हां, भारतीय रेल में 20 लाख कर्मचारी हैं, जिनमें 12.5 लाख नियमित और 7.5 लाख संविदा कर्मचारी हैं। RTI के तहत दी गई जानकारी के अनुसार इंडीग्रल कोच फैक्ट्री चेन्नई में 10,000 नियमित कर्मचारी और 4000 संविदा कर्मचारी हैं।

इन ठेका श्रमिकोंको केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित न्यूनतम मजदूरी नहीं मिलती है। दरअसल ठेका श्रम उन्मूलन और नियमन नियमों के अनुसार उन्हें रेलवे कर्मचारियों के बराबर वेतन दिया जाना चाहिए। उनके लिए EPF, ESI, कुछ भी लागू नहीं है। नौकरी की सुरक्षा नहीं। मजदूरों को मुआवजा नहीं। कोई मातृत्व अवकाश नहीं।

ठेका श्रमिकों की संख्या जीतनी होती है, उतनी ही संख्या में बेरोजगार युवाओं को नियमित रोजगार के अवसर से वंचित किया जाता है। इतना ही नहीं, सामाजिक न्याय खतरे में पड़ जाएगा।

2. सामाजिक न्याय संकट में

2004 में 48000 सफाईवालों में से 28000 यानि 57% SC कर्मचारी और 1900 कर्मचारी यानी 4% ST कर्मचारी स्थायी रोजगार में थे। अब सारा काम ठेका कर्मियों द्वारा किया जाता है। अनुबंध में भी अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों का वही प्रतिशत काम करता है, लेकिन गरीब वेतन और रहने और काम करने की स्थिति के साथ; निजीकरण द्वारा पददलितों को सामाजिक न्याय से वंचित कर दिया जाता है।

2019-20 में 2.06 लाख मज़दूर SC समुदाय से और 98000 ST समुदाय से हैं।

यदि रेलवे का निजीकरण किया जाता है, तो नियमित रोजगार पूरे समुदाय के लिए चला जाएगा। इसके अलावा अच्छा रोजगार SC/ST और OBC के लिए चला जाएगा।

देश में रोजगार की स्थिति दिनोंदिन बद से बदतर होती जा रही है। युवा बेचैन होते जा रहे हैं। बिहार और यूपी में हालिया हिंसक आंदोलन उसी की अभिव्यक्ति है। 35000 रेलवे पदों के लिए 1.25 करोड़ युवाओं ने आवेदन किया और संघर्ष

इस बात के लिए है कि यह किसे मिले। रेलवे में 2.5 लाख रिक्तियां हैं। संसद के एक जवाब के अनुसार, रेलवे सहित केंद्र सरकार में 8.53 लाख रिक्तियां हैं।

3. उपेक्षित अवसंरचना

निजीकरण का मुख्य नुकसान बुनियादी ढांचे में निवेश है। इस सरकार ने योजना आयोग को बंद कर दिया और 12वीं योजना को पहले ही बंद कर दिया। उसने 2012-32 के दौरान 35.30 लाख करोड़ रुपये के निवेश की 20 वर्षीय योजना को छोड़ दिया। उसने 2015-16 से 2019-20 की अवधि के लिए 8.56 लाख करोड़ रुपये की अपनी पंचवर्षीय योजना की घोषणा की। निवेश का लक्ष्य पूरा नहीं हुआ। हमारे वित्त मंत्री ने 12 साल, 2018-2030 के लिए 50 लाख करोड़ रुपये की योजना की घोषणा की। बजट 2020-21 में इसे छोड़ कर 2019-20 से 2024-25 की अवधि के लिए उन्होंने NIP की घोषणा की और इसे बीच में ही छोड़ दिया और 2021-22 के बजट में NRP यानि राष्ट्रीय रेल योजना की घोषणा; इसके तहत 30 साल, 2021 से 2051 में 38.5 लाख करोड़ रुपये का निवेश करने की घोषणा की। इस प्रकार वे लक्ष्य बदल रहे हैं।

माल के राष्ट्रीय परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी 84% से घटकर 28% हो गई है। यात्रियों की हिस्सेदारी 1950 और अब के बीच 79% से घटकर 12% हो गई है। मालगाड़ियों की औसत गति 25 किमी प्रति घंटे और यात्री ट्रेनों की औसत गति 50 किमी प्रति घंटा रहती है।

| वर्ष | मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति | मालगाड़ियों की औसत गति |
|---------|----------------------------------|------------------------|
| 2014-15 | 51.00 | 24.2 |
| 2015-16 | 50.95 | 23.4 |
| 2016-17 | 50.61 | 23.7 |
| 2017-18 | 50.25 | 23.3 |
| 2018-19 | 50.20 | 23.2 |

CAG की हालिया रिपोर्ट के अनुसार, 2019-20 में मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति केवल 50.6 किमी प्रति घंटे थी। यात्री सेवाओं की तरह ही, रेलवे प्रणाली में माल ढुलाई सेवाओं की औसत गति में भी गिरावट आई है जो 2019-20 में 23.6 किमी प्रति घंटे है।

रेलवे में माल भाड़ा भी सड़क से सस्ता है। हाल ही में हमने वैगन संकट के कारण सड़क मार्ग से कोयले की आवाजाही में समस्या देखी। वैगन की कमी इसकी लागत में वृद्धि के कारण है। पूरे वैगन उत्पादन का पहले ही निजीकरण किया जा चुका है। निजी उत्पादक भारी शुल्क लेते हैं जिसके कारण भारतीय रेल ज़रूरत के अनुसार खरीदने में असमर्थ है।

55% ट्रैफिक 20% नेटवर्क में चलता है और मार्ग 100% से 150% आवाजाही के साथ भीड़भाड़ वाले हैं। भविष्य की मांग को पूरा करने के लिए दोहरीकरण, चौगुननाकरण, समर्पित फ्रेट कॉरिडोर, यात्रियों के लिए उच्च गति के की समर्पित लाइनें और नेटवर्क के विस्तार की ज़रूरत है।

संपत्ति का नवीनीकरण अतिदेय है; CAG के अनुसार 1.14 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है, और ऐसा नहीं करने पर सुरक्षा बुरी तरह प्रभावित होगी।

चूंकि रेलवे की ग्रीन फील्ड परियोजनाओं के लिए निजी निवेश को अमल में नहीं लाया गया था, NIP ने 13.69 लाख करोड़ के इस फंड का 87 फीसदी, यानी 11.9 लाख करोड़ रुपये आम बजट समर्थन द्वारा निवेश करने की परिकल्पना की थी। तदनुसार 22-23 सहित 4 वर्षों में 8.51 लाख करोड़ बजट सहायता से दिए जाने चाहिए थे। लेकिन बजटीय सहायता के रूप में केवल 3.4 लाख करोड़ दिए गए और परियोजना को पंगु बनाया गया।

लेकिन वास्तविक बजटीय समर्थन केवल 34% है, यानि 87% प्रतिबद्धता से बहुत कम।

| वर्ष | 2019-20 | 2020-21 | 2021-22 | 2022-23 | कुल चार साल |
|--------------|----------|-------------------------------|----------|----------|-------------|
| NIP पर योजना | 1,33,232 | 2,62,510 | 3,09,360 | 2,74,000 | 9,79,102 |
| NIP का 87% | 1,15,911 | 2,28,383 | 2,69,143 | 2,38,380 | 8,51,818 |
| बजटीय समर्थन | 68104 | 29000(Revised) (70250(BE)) | 1,07,300 | 1,37,300 | 3,41,704 |

4. वेतन और पेंशन सवालों के घेरे में है

बजट के आंकड़ों के मुताबिक, भारतीय रेलवे का कुल राजस्व 1,74,694 करोड़ रुपये और माल ढुलाई राजस्व 1,13,487 करोड़ रुपये रहा। इसका मतलब है कि हमेशा की तरह रेलवे के राजस्व का 65% हिस्सा माल ढुलाई से ही आता है। इसलिए, यदि भारतीय रेलवे का माल ढुलाई कार्य निजी क्षेत्र को सौंप दिया जाता है और जिसमें वृद्धि और लाभ की क्षमता है, उस DFC का निजीकरण किया जाता है, तो भारतीय रेल का कुल राजस्व कर्मचारियों और पेंशनभोगियों के वेतन को कवर करने के लिए भी पर्याप्त नहीं होगा। एक महत्वपूर्ण मुद्दा, कई रेलवे कर्मचारियों को स्पष्ट रूप से समझने की जरूरत है कि रेलवे कर्मचारियों के वेतन और पेंशन का भुगतान केवल रेलवे की आय से किया जाता है, न कि केंद्र सरकार के अन्य कर्मचारियों की तरह केंद्र सरकार के समेकित कोष (कन्सोलीडेटेड फंड)से।

5. यात्री किराए और विभिन्न रियायतों के लिए सब्सिडी

रेलवे के अनुसार यदि किसी यात्री टिकट की कीमत रेलवे को 100/- रुपये है, तो वे किराए के रूप में केवल 53/- रुपये लेते हैं। यानि रेलवे 47% की सब्सिडी देता है। उपनगरीय किराए में रेलवे 6000 करोड़ रुपये की सब्सिडी देता है।

- * सीजन टिकट यात्रियों की संख्या कुल उपनगरीय यात्रियों में 64% है। मासिक सीजन टिकटों पर एकल यात्रा किराए का 1.5 गुना शुल्क लिया जाता है
- * त्रैमासिक सीजन टिकटों के लिए मासिक सीजन टिकट के किराए का 2.7 गुना शुल्क लिया जाता है।
- * छात्राओं के लिए स्नातक स्तर तक मासिक सीजन टिकट निःशुल्क है। प्लस 2 स्तर तक के लड़कों के लिए निःशुल्क है। इन स्तरों से परे छात्रों से आम यात्रियों के मासिक सीजन टिकट किराए का 50% शुल्क लिया जाता है।
- * अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के छात्रों के लिए केवल 25% शुल्क लिया जाता है और 75% रियायत के रूप में दिया जाता है।
- * किसान जो अपनी उपज के साथ शहरों में बेचने के लिए यात्रा करते हैं, उन्हें आम यात्री सीजन टिकट के 1.5 गुना पर बाजार विक्रेता सीजन टिकट दिया जाता है।
- * यात्री किराए में 47% की सामान्य सब्सिडी के अलावा यात्रियों को 2400 करोड़ रुपये की 53 रियायतें रेलवे देता है।
- * उनमें से महत्वपूर्ण है 1400 करोड़ रुपये की वरिष्ठ नागरिक रियायत। कोविड के नाम पर इस पर रोक लगा दी गई है। 58 के बाद महिला यात्रियों को 50% रियायत दी गई जबकि 60 के बाद पुरुष और ट्रांसजेंडर यात्रियों को 40% रियायत दी गई।

सरकार ने संसद में जवाब दिया है कि वरिष्ठ नागरिक रियायत की बहाली संभव नहीं है।

विकलांग व्यक्तियों को सीजन टिकट में 50% और एक्सप्रेस और साधारण ट्रेनों के सभी वर्गों में 25% से 75% की रियायत दी जाती है। टीबी, कैंसर, हृदय या गुर्दे की बीमारी आदि के मरीजों को 50% से 75% तक की छूट मिलती है। स्लीपर क्लास और थर्ड एसी में कैंसर के मरीजों को शत-प्रतिशत छूट मिलती है।

UPSC और केंद्रीय कर्मचारी चयन आयोग के लिए यात्रा करने वाले उम्मीदवारों

को दूसरी कक्षा तथा स्लीपर क्लास में 50% रियायत मिलती है। डॉक्टरों को सभी वर्गों में 10% और नर्सों को दूसरी और शयनयान श्रेणी में 25% रियायत मिलती है। सम्मेलनों, पर्यटन, शिविरों में रियायतें हैं। जिनकी मासिक आय 1500 रुपये है ऐसे असंगठित कामगारों के लिए इज्जत नाम का एक मासिक सीजन टिकट है, और 150 किलोमीटर तक की यात्रा के लिए एक सांसद की सिफारिश पर मात्र 25 रुपये का शुल्क उनसे लिया जाता है। ये सभी राष्ट्रीय हित में रेलवे द्वारा दिए गए सामाजिक सेवा दायित्व हैं।

अगर ट्रेनों या मार्गों का निजीकरण किया जाता है तो ये सभी रियायतें खत्म हो जाएंगी।

दुनिया भर में यात्री आय में होने वाले नुकसान को वहां की सरकारों द्वारा सब्सिडी दी जाती है। यहां तक कि ब्रिटेन में निजी ट्रेन ऑपरेटरों को भी ब्रिटिश सरकार द्वारा सब्सिडी दी जाती है। भारत में इसे सम्हालने के लिए रेलवे पर छोड़ दिया गया है।

6. रेलवे लाइनें बंद रहेंगी

अर्जेंटीना ने भी रेलवे का निजीकरण किया गया था; वहां निजी कंपनियों ने नेटवर्क की लंबाई को अपनी क्षमता के एक चौथाई तक कम कर दिया और कई लाइनें बंद कर दी या खारिज कर दी। सेवा की गुणवत्ता और यात्रियों की संख्या में तेजी से गिरावट आई है। 70000 नौकरियां चली गईं। 793 रेलवे स्टेशन बंद कर दिए गए। रेलवे पर निर्भर कई ग्रामीण कस्बें लगभग मनुष्यहीन और भूत शहर बन गए। अंततः सरकार को 2015 में रेलवे लाइनों और सेवाओं के पूर्ण राष्ट्रीयकरण की घोषणा करने के लिए मजबूर होना पड़ा।

भारतीय अनुभव

हमारे अपने देश में भी अनुभव हैं। रिलायंस ने दिल्ली मेट्रो की एयरपोर्ट लाइन में रोलिंग स्टॉक, विद्युतीकरण और सिग्नलिंग में निवेश किया और लाइन का संचालन शुरू कर दिया। लेकिन, जब उसे पता चला कि उसे घाटा हो रहा है, तो उसने उसे छोड़ दिया। दिल्ली मेट्रो रेल कॉरपोरेशन (DMRC) को इसे अपने हाथ

में लेना पड़ा और तब से यह इसका संचालन कर रहा है।

III. निष्कर्ष

जब बिबेक देबरॉय द्वारा अनुशंसित रेलवे को अनबंडल या विभाजित किया जाता है, तो उन किरच इकाइयों के बीच हर वितीय लेनदेन GST के अंतर्गत आता है। उदाहरण के लिए, रनिंग रूम में परोसे जाने वाले भोजन पर भी आजकल 5% की दर से कर लगता है। हर ट्रांजैक्शन पर औसतन 12% टैक्स लगेगा। क्या यह किफायती होगा?

रेलवे कर्मचारी केंद्र सरकार के कर्मचारी हैं। केंद्र या राज्य सरकार के कर्मचारियों को संविधान के अनुच्छेद 309, 310 और 311 के तहत नौकरी की सुरक्षा की गारंटी है। इसलिए उन्हें उद्योग बंद होने के नाम से नौकरी से इंकार नहीं किया जा सकता है। एक बार जब वे कंपनी अधिनियम या निगम के तहत लाए जाते हैं, तो वे मुआवजे के साथ छंटनी के लिए उत्तरदायी होते हैं। अलग करने/निगमीकरण या एक कंपनी आदि के रूप में परिवर्तित करने का उद्देश्य केवल आवश्यकता पड़ने पर छंटनी की सुविधा प्रदान करना है।

निष्कर्ष के रूप में, निजीकरण, मुद्रीकरण, निगम चाहे जो भी नाम इस्तेमाल किया जाए, इसका उद्देश्य है:

- 1) शीर्ष वेतन के तहत खर्च को कम करना
- 2) कर्मचारियों की संख्या कम करना
- 3) स्थायी नौकरी को समाप्त कर उसे अनुबंध नौकरियों के रूप में परिवर्तित करना
- 4) अंत में मजदूरों को गुलाम बनाना
- 5) किराया बढ़ाने की पूरी आजादी

6) फाइनेंसर की इच्छा के मुताबिक हर सेवा को छोड़ देना जब वह लाभदायक न हो

7) घाटे में चल रही ट्रेनों और रेलवे लाइनों को बंद कर दिया जाएगा।

यदि सरकारी नीतियों की जाँच और समीक्षा ठीक से नहीं की जाती है, तो इससे नौकरियां लुप्त हो जाएँगी, पहले से ही खतरनाक बेरोजगारी ज्यादा बढ़ेगी, हमारे समाज के सामाजिक रूप से उत्पीड़ित वर्गों जैसे SC / ST आदि के लिए अवसरों का नुकसान होगा क्योंकि निजी क्षेत्र के नौकरियों में उनके लिए कोई आरक्षण नहीं होगा। मजदूरों, जनता और पूरी अर्थव्यवस्था की हालत खराब होगी। भारतीय रेल सहित सभी बुनियादी ढांचे को सरकार जानबूझकर बर्बाद कर देगी।

राष्ट्रहित में लोगों और श्रमिकों को रेलवे के विनाश के खिलाफ लड़ाई में एकजुट होना होगा और देश को बचाने के लिए रेलवे को बचाना होगा। वामपंथी संघों, समाजवादी HMS, सुधारवादी संघों BMSस, AIRF और NFIR सहित लगभग सभी संगठन तथा ट्रेड यूनियन भी रेलवे के निजीकरण का विरोध कर रहे हैं। लेकिन संयुक्त कार्रवाई के लिए ठोस प्रयास नहीं हो रहे हैं। आइए हम कर्मचारियों और जनता के बीच जागरूकता लाएं और रेलवे के निजीकरण का विरोध करने के लिए अपने संयुक्त संघर्ष को मजबूत करें।

ऑल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन / दक्षिण क्षेत्र