

रेल कर्मी संवाद

अंक-४

रेल कर्मचारियों का प्रमुख समाचार व विचार पत्र

नवम्बर-दिसम्बर २००९

पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ



भारतीय मजदूर संघ

सम्पादक

शशि प्रसाद

प्रबन्ध सम्पादक

बशिष्ठ पाठक

पता :

क्वा० नं० 908 ए.बी.शास्त्री

कालोनी

मुगलसराय, चन्दौली, 232101

सहयोग राशि 5/-

राकेश मोहन समिति विशेषांक

अनुरोध.....

सरकार द्वारा रेलवे उद्योग के प्रारूप को डा. राकेश मोहन समिति की सिफारिश पर बदलने का कुत्सित प्रयास चल रहा है, जिसके लिए सभी मजदूर संगठनों ने सरकार के खिलाफ मोर्चा खोल रखा है। आखिर क्या है राकेश मोहन समिति का रिपोर्ट? इस पर एक गहन विश्लेषण प्रस्तुत किया जा रहा है, आशा है आपको पसंद आएगा।

अपरिहार्य कारणों से अगस्त-सितम्बर २००९ अंक प्रकाशित नहीं हो सका, जिसके लिए खेद है। 'राकेश मोहन समिति' विशेषांक इस वर्ष का अन्तिम अंक है, जिसके साथ आप सभी की सदस्यता समाप्त हो जा रही है।

अगला अंक नए साल में विलकुल नए रूप में प्रकाशित हो तथा इसका स्तर 'जोनल स्तर' पर रहे इस पर विचार हो रहा है। दिसम्बर के आखिरी सप्ताह में पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ के द्विवार्षिक अधिवेशन में निर्णय लिए जाने के बाद इस पर कार्यवाही होगी।

“आपका सहयोग हमेशा मिलता रहेगा”

इस विश्वास के साथ

सम्पादक

राकेश मोहन कमिटी की रिपोर्ट — एक विशलेषण

परिचय : डॉ राकेश मोहन के नेतृत्व में भारत सरकार द्वारा रेलवे की आर्थिक दशा एवं दिशा को सुधारने हेतु एक समिति गठित की गयी थी जिसने १२ फरवरी २००१ को अपनी अन्तरिम रिपोर्ट रेल मंत्रालय को प्रस्तुत किया तथा दिनांक ७ अगस्त २००१ को ५१७ पृष्ठों की विस्तृत रिपोर्ट रेल मंत्री को सौंपी है। इस समिति को "Expert group on Railway" की संज्ञा दी गयी परन्तु वास्तव में यह "Expert group outside Railway" है क्योंकि इस समिति के कुल सत्रह सदस्यों में से चौदह रेलवे से बाहर के लोग हैं तथा रेल उद्योग से दूर का भी सम्बन्ध नहीं है। मात्र तीन सदस्य ही रेलवे से सम्बन्धित हैं। बाहरी सभी सदस्य अर्थशास्त्री, उद्योग जगत से जुड़े हुए लोग हैं। रिपोर्ट के प्रारम्भ में ही विनम्रतापूर्वक सत्य स्वीकार किया गया है किसी भी वाहय व्यक्ति के लिए रेलवे जैसे बड़े एवं अत्यन्त जटिल प्रतिष्ठान को समझना बहुत ही मुश्किल का काम है। "It is not easy for outside experts to grasp the many complexities of operation of this massive enterprise."

रिपोर्ट के अन्तर्गत रेलवे की वर्तमान आर्थिक स्थिति की समीक्षा, दुर्दशा के कारण तथा दुर्दशा को सुधारने हेतु अनेक सिफारिशों की गयी है।

भारतीय रेलवे की वर्तमान स्थिति की समीक्षा :

रिपोर्ट में प्रमाणिकता पूर्वक रेलवे की वर्तमान आर्थिक दुर्दशा पर चिन्ता प्रकट की गयी है। वास्तव में रेलवे की स्थिति चिन्तनीय है। रेलवे की आर्थिक दुर्व्यवस्था के कारण इस वर्ष रेलवे सरकार को लाभांश भी नहीं दे सकी। आर्थिक संकट के कारण रेलवे कुशल एवं मूल्य प्रतिस्पर्द्धात्मक सेवाएँ भी भविष्य में प्रदान कर सकेगी कि नहीं इस पर प्रश्न चिन्ह खड़ा हो गया है। प्रतिस्पर्द्धा के कारण रेलवे को सड़क यातायात से मुकाबला करने में कठिनाई हो रही है। विशेष कर १९८० से यानि जब से ट्रक को राष्ट्रीय स्तर पर परमिट जारी होने लगा है। रेलवे का बहुत बड़ा बाजार सड़क यातायात की ओर परिवर्तित हो गया है। वार्षिक विकाश दर यानि 'शुद्ध टन किलोमीटर (Net Tonne Kilometer)' जो १९८४ से १९९१ के बीच औसत ५.३३ प्रतिशत था वह १९९२ से १९९९ के बीच आठ वर्ष में १.८६ प्रतिशत कम हो गया। भविष्य में इसमें और हास होने की सम्भावना है क्योंकि सरकार ने चार लेने वाली सड़कों का विकास करने की योजना

बनायी है जिस पर एक्सप्रेस बस सेवा चलायी जायेगी। पेटेलियम उत्पाद के आवागमन के लिए पाइप लाइन बिछाने की योजना बन रही है। समुद्रीय जहाज तथा जल मार्ग का भी तीव्र गति से विकास हो रहा है जिसके द्वारा कोयला सीमेन्ट आदि की ढुलाई शुरु हुई है। इन सब कारणों से आने वाले समय में रेलवे बाजार कम ही होने वाला है। पंचम वेतन आयोग लागू होने के पश्चात रेलवे के आन्तरिक कोष पर भी गम्भीर प्रभाव पड़ा है। अर्थ संकल्पीय सहयोग (Budgetary Support) का अंश भी प्रति वर्ष घटते-घटते पंचम पंचवर्षीय योजना में ७५% से अष्टम पंचवर्षीय योजना में २३ प्रतिशत हो गया है। पटरियों का नवीनीकरण का बकाया ३५४८ कि०मी० से बढ़ कर ११,२११ कि०मी० इस पिछले दशक में हो गया है। माल भाड़े का शेयर १९५० में ८० प्रतिशत से अधिक था वह घट कर ४० प्रतिशत हो गया है। एक्सप्रेस मार्ग तथा चर्तुलाइन हाईवे के विकास के कारण यह घट कर २५ प्रतिशत हो जायेगी। माल भाड़ा की तुलना में यात्री टैफिक में वृद्धि की दिशा अच्छी है। पिछले पन्द्रह वर्षों में कुल यात्री कि०मी० में ४.५ प्रतिशत की दर से वृद्धि हुई जबकि पिछले पांच वर्षों में यही दर ५.८ प्रतिशत रही है। कुल मिला कर स्थिति यह है कि खर्च के निम्न स्तर को भी पूरा करने हेतु धन जुटाना रेलवे के लिए भारी पड़ रहा है। यह समस्या और भी बढ़ गयी है, जब से खर्च करने की प्राथमिकता बदल गई है और गैर उत्पादक खर्च बढ़ गये हैं। Wheel track interface में अवनति हुई जिससे ट्रेन की गति कम करनी पड़ी और संरक्षा की समस्या उत्पन्न हुई है। Depreciation fund के निर्माण के लिए कोई व्यवस्थित प्रणाली नहीं अपनाया गया है। Depreciation reserved fund (DRF) में आवंटन उपलब्ध राशि के आधार पर किया जाता रहा है।

दुर्दशा का कारण

रिपोर्ट के अन्तर्गत रेलवे की वर्तमान व्यवस्था को ही सभी प्रकार से दोषी करार दिया गया है। वास्तव में रेलवे की आर्थिक व्यवस्था में गिरावट १९९० के दशक के बाद से यानि उदारिकरण, निजीकरण एवं वैश्वीकरण की नीति शुरु होने के कारण हुई है परन्तु राकेश मोहन कमिटी ने इस नीति को ही आगे बढ़ाने की सिफारिश की है।

कमिटी का मत है कि १९९० के दशक में अनुत्पादक योजनाओं पर निवेश की मात्रा बढ़ी है। अनुत्पादक

योजनाओं की श्रेणी में गेज परिवर्तन राजनीतिक दृष्टिकोण से नयी लाईनों को बिछाने आदि कार्य को रखा गया है। यद्यपि रेलवे बोर्ड को पर्याप्त स्वायत्ता प्राप्त है परन्तु यह भी सत्य है कि इसे बहुत बार राजनीतिक दबाव का सामना करना पड़ता है। इस कारण कई बार ऐसे निर्णय जो व्यवसायिक संस्था के लिए आवश्यक है, यह नहीं ले पाती है। रेलवे में कीमतों का निर्धारण व्यवसायिक दृष्टिकोण से न करके राजनीतिक निर्णय द्वारा होता है जिसका बोझ रेलवे को ढोना पड़ता है। विशेष कर निम्न श्रेणी का यात्री किराया राजनीतिक दृष्टिकोण को ध्यान में रखकर निर्धारित किया जाता है जिसकी क्षतिपूर्ति या तो उच्च श्रेणी के किराया में वृद्धि कर या माल भाड़े से किया जाता है। सड़क मार्ग से स्पर्द्धा के कारण भारतीय रेलवे का माल भाड़ा का बाजार शेषर, कम हो रहा है।

एक अनुमान के अनुसार कुल यात्रियों की संख्या में से १५ प्रतिशत यात्री रियायती यात्री होते हैं। उच्च श्रेणी में यह संख्या अधिक हो सकती है। इस रियायती श्रेणी की यात्रियों में रेल कर्मचारियों की संख्या अधिक है।

वैगन, लोकोमोटिव, लाइन क्षमता पर कम खर्च करने तथा संपत्तियों का आदर्शतम उपयोग नहीं करने के कारण रेलवे की यातायात क्षमता सीमित है।

१९९० के बाद लगातार सरकारें बदलते रहने के कारण भी समस्या में वृद्धि हुई है। गेज परिवर्तन पर बहुत जोर दिया गया परन्तु कोई प्रतिफल नहीं मिला।

१९९८-९९ के आकड़ों के अनुसार रेलवे के कुल आय में से ५६ प्रतिशत व्यय कर्मचारियों के वेतन तथा पेंशन पर हुआ है। कर्मचारियों के वास्तविक आय बढ़ने के अनुपात में रेलवे की उत्पादकता नहीं बढ़ी है।

सिफारिशें

रेलवे एक व्यवसायिक संगठन है। इस नाते इसे आत्म निर्भर होना चाहिए। दूसरी तरफ रेलवे एक सरकारी विभाग है इस कारण इसे सामाजिक दायित्व का भी निर्वाह करना है। अतः आवश्यकता है रेलवे की व्यवसायिक तथा सामाजिक भूमिका को स्पष्ट किया जाय। सामाजिक दायित्व को पूर्ण करने हेतु अलग संसाधन एवं प्रयास की आवश्यकता है। सरकारी विभाग के रूप में कार्य करने के कारण रेलवे बाजार में हो रहे परिवर्तन के साथ सामंजस्य स्थापित करने में असमर्थ है। लागत में वृद्धि के बावजूद अपने कीमतों में परिवर्तन नहीं कर सकता है। तुलनात्मक रूप से अन्य

यातायात के साधन प्रमुखतः रोड ट्रांसपोर्ट बाजार की आवश्यकता के प्रति अधिक सजग है। समिति के द्वारा निम्न सुझाव तथा सिफारिशें प्रस्तुत की गई हैं।

प्रमुख सिफारिशें :

१. नॉन कोर बिजनेस का परित्याग

भारतीय रेल सवारी / माल डिब्बे एवं इंजन का निर्माण यात्रियों के लिए खानपान सुविधा अपने कर्मचारियों के लिए शिक्षा एवं चिकित्सा की सुविधा प्रदान करने का काम करती है। यह भूत काल में उचित रहा होगा परन्तु वर्तमान संदर्भ में व्यवसायिक संकल्पना के अनुसार बहुत सारे कार्यों के कारण प्रबंधक का समय नष्ट होता है तथा मूल व्यवसाय पर से ध्यान कम हो जाता है। अतः कमिटी ने रेलवे के द्वारा किए जाने वाले कार्यों को दो भागों में विभाजित किया है। एक अति महत्व का कार्य (Core Business) दूसरा कम महत्व का कार्य (Non-Core Business)

कम महत्व का कार्य निम्न बताए गए हैं:

१. उत्पादन ईकाई (Production units)
२. आवासीय कालोनी (Residential Colony)
३. खानपान (Catering)
४. ट्रेनों में दी जाने वाली अन्य सेवाएँ (other on board service)
५. सुरक्षा
६. होटल यात्री निवास
७. सफाई
८. प्रिंटिंग प्रेस
९. चिकित्सा सुविधा
१०. स्कूल / कॉलेज
११. शोध सुविधाएँ

रेलवे को इन Non-Core Business से मुक्त हो जाना चाहिए ताकि वह अति महत्व के विषयों पर ध्यान केन्द्रित कर सके। जिन चीजों का रेलवे स्वयं निर्माण करती है, उन चीजों का बहुत सारे सक्षम सप्लायर्स विद्यमान हैं। परन्तु राकेश साहब को यह अध्ययन करना चाहिए था कि रेलवे के कारखाना में निर्मित वस्तुओं की गुणवत्ता के सामने किसी भी सप्लायर्स के उत्पादन का कोई मुकाबला नहीं है।

२. रेलवे का पुर्नगठन

१९७०-९५ के बीच सम्पूर्ण विश्व में सभी देशों में रेलवे के ढांचा का पुर्नगठन किया गया क्योंकि सभी देशों की गौरवशाली रेलवे अपने ही देश के लिए बोझ बन गई थी।

तक पुर्नगठन नहीं किया गया तब तक वे अपना भाग्य संवारने में असमर्थ रहे। विभिन्न देशों में विभिन्न मॉडल अपनाए गए हैं। परन्तु सभी देशों में सरकार के द्वारा नूतन प्रतिभाओं का समावेश किया गया है तथा उच्चस्तरीय प्रबंधन में वाह्य दक्ष लोगों को शामिल किया गया है। चार प्रमुख कारणों से रेलवे में ढांचागत परिवर्तन आवश्यक है—

१. गुणवत्ता एवं कीमतों में वृद्धि हेतु बाजार का दबाव।
२. दूसरे यातायात के साधनों से प्रतिस्पर्धा
३. दुर्बल आंतरिक उपलब्धियां
४. सरकार द्वारा प्राप्त होने वाली अर्थसंकल्पीय सहयोग में कमी।

सभी रेलवे ने पुर्नगठन करते समय तीन प्रमुख सिद्धांतों को लागू किया है।

१. सरकार तथा रेलवे के बीच गहरा संबंध बनाना।
२. प्रबंधन में व्यापारिक दृष्टिकोण वाले लोगों को शामिल करना।
३. वास्तविक बिजनेस को परिभाषित करना तथा नॉनकोर कार्यों से छुटकारा पाना। नॉनकोर बिजनेस के अन्तर्गत निर्माण (manufacturing) खानपान, दूरसंचार तथा रखरखाव आता है।

जर्मनी में Deutsche Bahri (DB), ब्रिटेन, इटली में Dello Stato, जापान की सभी रेलवे स्वायत्तशासी कंपनी है तथा सरकार से अलग है। इन संबंधों के आधार पर वहां रेलवे ने अपनी लोक सेवा के दायित्व को निश्चित किया है। यूरोप के दस में से सात बड़ी रेलवे में तथा जापान में मुख्य कार्यपालक पदाधिकारी (CEO) ऐसे हैं जिनकी पृष्ठभूमि रेलवे की नहीं है। मध्य तथा कनिष्ठ स्तर पर भी नयी प्रतिभाओं को नियुक्त किया गया है। यूरोपिय कमीशन ने दो महत्वपूर्ण ढांचागत परिवर्तन लागू किया है।

१. रेलवे के परिचालन एवं infrastructure को अलग अलग किया है।

२. परिचालन तथा इन्फ्रास्ट्रक्चर के मध्य स्वीकृत (Contractual) संबंधों पर निगरानी रखने के लिए स्वतंत्र नियंत्रक की स्थापना किया है। यह मॉडल एयरपोर्ट के मॉडल के समान है जहां वायुयान का प्रबंधन और परिचालन की व्यवस्था अलग अलग है। चीन में पुर्नगठन का नया मॉडल भौगोलिक परिस्थितियों के कारण क्षेत्रीयकरण (Regionalisation) को अपनाया गया है। चीन ने अपने रेलवे को विभिन्न स्वतंत्र हिस्सों में विभक्त किया है जिसमें कुछ हिस्सा निजी कम्पनियों के हाथों में है।

क्षेत्रीयकरण के कारण परिचालन के विकेन्द्रीकरण में सहयोग मिला है। एक्सपर्ट समूह भारतीय रेलवे के पुर्नगठनके दृष्टि से सुझाव दिया है कि रेलवे का संस्थागत विभाजन किया जाए:

एक नीति निर्धारक दूसरा प्रबन्धन वर्ग। नीति निर्धारक केवल नीति निर्धारण करें प्रतिस्पर्धा के नियम बनायें, मूल्य नीति बनाए तथा प्रबन्धन का कार्य देखें। यदि रेलवे से अपेक्षा यह की जाय कि यह व्यावसायिक सिद्धान्तों पर चले तो इसके प्रबन्धन को अन्य व्यवसायिक संस्थाओं की तरह स्वायत्तता देनी होगी। यूरोप के बहुत से देशों में भी रेलवे संचालन सरकारी प्रभाव से अलग है, स्वतंत्र नियंत्रक की व्यवस्था की गयी है। चीन में भी रेलवे सरकार से बिल्कुल अलग है। रूस में भी संचालन, नियंत्रण एवं नीति निर्धारण अलग हो रहा है। ढांचागत स्वरूप कैसा होना चाहिए इस दृष्टि से कमिटी ने सिफारिश की है कि रेलवे का निगमीकरण कर भारतीय रेलवे निगम (Indian Railway corporation) बनाना चाहिए। भारत सरकार की जिम्मेवारी केवल नीति निर्धारण की होगी। नीति निर्धारण के लिए भारतीय रेलवे नियंत्रक समिति (Indian Railway Regulatory Authority) गठित करनी पड़ेगी। इस प्रकार का पुर्नगठन दूरसंचार के क्षेत्र में लागू हो चुका है। भारतीय रेलवे निगम IR Executive द्वारा शासित होगा। इसके लिए कानून में आवश्यक परिवर्तन करना होगा। कानून में समुचित रूप से यह भी प्रावधान करना होगा कि भारतीय रेलवे नियंत्रक प्राधिकरण तथा भारतीय रेलवे कार्यपालक बोर्ड ने महत्व के दायित्व का निर्वहण करने वाले अधिकारी को नियुक्ति तथा बरखास्तगी किया जा सक।

रेलवे के काम काज की समीक्षा तो होना चाहिए क्योंकि रेलवे की स्थापना के लगभग डेढ़ सौ वर्ष हो चुके हैं परन्तु विदेशों के तर्ज पर जिस प्रकार का ढांचागत आमूल चूल परिवर्तन का सुझाव समिति ने दिया है वह यहां के सन्दर्भ में व्यवहारिक नहीं है। रेलवे का इतना बड़ा ढांचा अपने आप में गौरव का विषय है। रेलवे मंत्रालय के भीतर लगभग सभी मंत्रालय हैं।

एक्सपर्ट समूह ने पुर्नगठन से अनेक प्रकार के लाभ गिनाए हैं, जैसे :

१. इसके कारण उपभोक्ताओं को गुणवत्ता, कीमत तथा संरक्षा की दृष्टि से बेहतर सेवाएं प्राप्त होगी। जापान में पुर्नगठन के फलस्वरूप यात्रा समय में २५% की कमी हुई, स्वीडन में यात्री किराया में ५% तथा माल भाड़ा में ७% की कमी हुई है, तथा दुर्घटनाओं में ५०% की कमी आयी है तथा स्वीडन, जर्मनी, ब्रिटेन में संरक्षा का स्तर उपर उठा है।

अतः माल तथा यात्री टाफिक से प्राप्त राजस्व को बढ़ाना आवश्यक है। वर्तमान में ७० प्रतिशत माल भाड़े से तथा ३० प्रतिशत यात्री भाड़े से राजस्व प्राप्त होता है जो अपर्याप्त है। दोनों ही में वृद्धि करनी होगी।

यात्री भाड़ा :—रेल यात्री किराया को न्याय संगत

(rationalisation) बनाना चाहिए। शहरी यात्रियों को बहुत भारी मात्रा में मासिक सीजन टिकट के कारण सब्सिडी प्राप्त हो रही है।

लम्बी दूरी की यात्रा हेतु रेलवे को एक तरह से एकाधिकार प्राप्त है। यात्री बेहतर सुविधाओं के लिए अधिक भुगतान करने के लिए तैयार रहता है। भारतीय रेलवे ने बेहतर सुविधा प्रदान करने का प्रयास भी किया है। प्रथम श्रेणी को चरणवद्ध ढंग से समाप्त कर १९८० में टूटायर वातानुकूलित डिब्बा शुरु किया गया।

रेलवे की आर्थिक स्थिति में सुधार के लिए आवश्यक है कि टाफिक को बढ़ावा दिया जाय तथा विभिन्न श्रेणी की मांग के अनुसार किराया दर को संतुलित किया जाय। यदि आसन या बर्थ ऑफ सीजन में रिक्त जा रहा है तो ऑफ सीजन रियायत देकर तथा अन्य तरीकों से यात्रियों को आकर्षित किया जा सकता है। बहुत से यात्री विशेष कर उच्च श्रेणी के यात्री ऐसे होते हैं जिन्हें यदि किराया में छूट दिया जाय तो वे यात्रा करने के लिए इच्छुक रहते हैं। राजस्व बढ़ाने के लिए सूचना तंत्र का उपयोग भी उचित होगा। रियायती श्रेणी के यात्रियों में रेल कर्मचारियों की संख्या अधिक है। रेलवे को गम्भीरतापूर्वक विचार करने की आवश्यकता है कि रेल कर्मचारियों को रियायती दर पर यात्रा करने की सुविधा पूरा किराया भुगतान करने वाले यात्रियों के मूल्य पर नहीं देनी चाहिए। उन्हें वैकल्पिक आधार पर (Stand on basis) पर रखा जाय यानि स्थान रिक्त होने पर ही उन्हें रियायती यात्रा की सुविधा दी जाय। एक्सपर्ट समूह का यह मत है कि उचित रूप में आय का पुनर्संतुलन हेतु द्वितीय श्रेणी शयनयान में १० प्रतिशत प्रतिवर्ष तथा द्वितीय साधारण श्रेणी में ८ प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष लगातार पांच वर्ष तक किया जाय तो रेलवे की वित्तीय स्थिति सुधर सकती है। इसी प्रकार उच्च श्रेणी किराये में एक या दो प्रतिशत वृद्धि लगातार प्रतिवर्ष पांच वर्ष तक करते रहना उचित रहेगा। आयोग इस बात से अवगत है कि इस प्रकार विभेदकारी वृद्धि लागू करना कठिन है। परन्तु गत समय में द्वितीय श्रेणी के किराये की तुलना में उच्च श्रेणी में अत्यधिक वृद्धि किए जाते रहने के कारण, ऐसा करना अति आवश्यक है। यह उल्लेखनीय है कि

१९९३ में रेलवे freight and fare committee

ने सिफारिश की थी कि द्वितीय श्रेणी मेल / एक्सप्रेस किराया तथा ACI के किराये के बीच अंतर का अनुपात 1:96 होना चाहिए। इसके लिए आवश्यक है कि द्वितीय श्रेणी की सेवाओं में महत्वपूर्ण सुधार किया जाय।

यद्यपि उपनगरीय किराये के ढांचे का अध्ययन नहीं किया गया है पान्तु यह स्पष्ट है कि इसी प्रकार का कदम इस क्षेत्र में भी उठाना पड़ेगा। यदि कोई शहर या राज्य चाहता है कि उसके नगरीय यात्री को यह रियायत दिया जाना चाहिए तो यह उपयुक्त होगा कि वर्तमान किराए के ढांचे को जारी रखे हेतु महानगरों के सभी कर्मचारियों पर यातायात कर (Transportation cess) लगाया जाय जैसा कि फ्रांस के पेरिस क्षेत्र में है।

माल भाड़ा :—भारतीय रेलवे को छोटे भार के माल को ग्रहण करने की क्षमता को बढ़ाना होगा। अतः रेलवे को ट्रांसपोर्ट्स एवं अन्य साधनों के साथ मिल कर प्रबंध करना पड़ेगा। माल भेजने वाले की दृष्टि से भी विचार करें तो केवल मालभाड़ा के कारण कोई अपने माल को किस

साधन / जहाज, रेल या सड़क / से भेजना है, यह विचार नहीं करता है। साधनों का चयन करते समय उपभोक्ता के ध्यान में प्रतीक्षा समय, अनिश्चित डिलीवरी समय, लोडिंग तथा अनलोडिंग की असुविधा तथा अनेक कारणों से भारतीय रेल सेवा का उपयोग करना या नहीं करना यह विचार करता है।

भारतीय रेलवे के पास ब्राडगेज पर लगभग ३ लाख वैगन तथा ७००० ईजन माल यातायात हेतु है परन्तु औसतन एक दिन में एक वैगन का मात्र ३घंटे ही आवागमन हो पाता है। शेष समय मार्शलिंग यार्ड में या टर्मिनल स्टेशन पर खड़ी रहती है। इस दृष्टि से वैगन एवं डाइवर प्रबंधन प्रणाली (wagon & crew Management System) उपयोगी रहेगा—सवारी भाड़ा गत आठ वर्षों में ९ प्रतिशत बढ़ा है जबकि लागत खर्च १५ प्रतिशत बढ़ा है। इस प्रकार से यात्री यातायात के संचालन पर रेलवे को चार हजार करोड़ का घाटा हो रहा है। विश्व भर की तुलना में भारतवर्ष में यात्री किराया तथा माल भाड़ा सबसे कम है। चीन में यहां से चार गुना अधिक है। मासिक टिकट पर दिया जाने वाला अनुदान का लाभ गरीबों को नहीं मिलता बल्कि कार्यालयों में काम करने वाले कर्मचारियों को मिलता है। अतः यद्यपि राजनैतिक दृष्टिकोण से अलोकप्रिय होगा परन्तु किराया बढ़ाना रेलवे की बाध्यता है।

२. बाजार शेयर के मामले में भी गिरावट रूकी है तथा कुछ देशों में वृद्धि देखने में आ रही है। यूरोप, स्वीडेन, जर्मनी तथा ब्रिटेन में प्रतिवर्ष रेल ट्रेफिक में ७.५ % की कमी आ रही थी, जो अब २% की दर से वार्षिक वृद्धि हो रही है।

३. कर्मचारी उत्पादकता जापान में तीन गुनी बढ़ी है, जर्मनी में १५ % तथा ब्रिटेन और स्वीडेन में दुगुनी हुई है।

४. पुनर्गठन के कारण इन्फ्रास्ट्रक्चर पर निवेश बढ़ता है। एक्सपर्ट समूह ने रेलवे के पुनर्गठन के संबंध में सरकार को कुछ सावधानियां बरतने को भी कहा है तथा अन्य स्थानों से सीख ग्रहण करने का भी निम्न सुझाव दिया है :

क. यूनियन को सहभागी बनाया जाय : जर्मनी स्वीडेन तथा आस्ट्रिया में यूनियन को सफलतापूर्वक सहभागी बनाया गया जिसके कारण वहाँ परिवर्तन सुनिश्चित हो सका है। इटली, ब्रिटेन, स्पेन तथा फ्रांस में, यूनियन की सहमति नहीं प्राप्त की जा सकी इस कारण वहाँ पुनर्गठन करने में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ा। ब्रिटिश तथा इटालियन यूनियन ने तो सुधारवादी प्रक्रिया के विरुद्ध रोषपूर्ण हड़ताल भी किया। ड्रेड यूनियन के पास इतनी क्षमता है कि वह पुनर्गठन के मार्ग में रोड़ा अटका सकती है अतः पुनर्गठन लागू करने से पहले ड्रेड

यूनियन को इसकी आवश्यकता को समझाया जाय तथा उनका सहयोग सुनिश्चित किया जाय। यूनियन को सहभागी बनाया जाय का तात्पर्य अप्रत्यक्ष रूपसे यूनियन को खरीदा जाय जो कि कुछ मात्रा में हो भी रहा है।

ख. उपयुक्त मॉडल लागू किया जाय : ब्रिटिश रेलवे के पुनर्संरचना के अन्तर्गत रेलवे को १०० कम्पनियों में विभक्त किया गया जिसे वहाँ जल्दबाजी में लिया गया निर्णय करार दिया। बाद में इनमें से कुछ को पुनः एक दूसरे के साथ विलय करना पड़ा। जर्मनी तथा स्वीडेन बहुत ही सावधानीपूर्वक निजीकरण की ओर अग्रसर हुआ। अतः सभी पक्षों को साथ लेकर भविष्य का मॉडल सावधानी पूर्वक बनाना चाहिए। एक्सपर्ट समूह ने कहा कि भारत में कौन सा मॉडल सर्वोत्तम होगा कहना कठिन है क्योंकि अधिकांश देशों में सुधार की प्रक्रिया चल रही है।

ग. निश्चित कार्यावधि तय किया जाय : पुनर्संरचना के निमित्त स्पष्ट कार्ययोजना तैयार किया जाय। जर्मनी में दस वार्षिक योजना बनाया गया था जबकि ब्रिटेन में दो वर्ष में निजीकरण पूरा कर लिया गया। भारतवर्ष के लिए कमिटी ने रेलवे के पुनर्गठन हेतु निम्न समय सारणी लागू करने का सुझाव दिया है

	प्रथम चरण	द्वितीय चरण	तृतीय चरण	चतुर्थ चरण
समय सीमा	एक वर्ष	एक से तीन वर्ष	तीन से पाँच वर्ष	पाँच वर्ष से अधिक
कार्यक्रम	१. रेलवे नियंत्रण प्राधिकरण (Railway Regulatory Authority) का निर्माण २. कानून में परिवर्तन ३. सामाजिक एवं व्यावसायिक लक्ष्य को परिभषित करना ४. दाँव लगाने वाले (stake holder) के साथगहन संवाद स्थापित करने का शुभारम्भ	१. भारतीय रेलवे कार्यपालक बोर्ड (Indian Railway Executive Board) की स्थापना २. ढाँचागत परिवर्तन हेतु आधार तैयार करना ३. लम महत्व के विषयों का पुर्नगठन ४. IRRA को पूर्ण रूप से कार्यक्षम बनाना	१. निगमीकरण २. अति महत्वपूर्ण विषयों का पुर्नगठन ३. क्षेत्रिय संगठनों को पुर्नजीवित करना ४. प्रतिस्पर्धा का प्रारम्भ	१. स्वामित्व विकल्प का मूल्यांकन २. पुर्नगठन प्रक्रिया में सुधार करना

३ भाड़े में वृद्धि—: भारतवर्ष आर्थिक विकास की ओर अब अग्रसर होने लगा है। इसलिए कुशल यातायात के साधनों के विकास की अत्यन्त आवश्यकता है। भारतीय उद्योगों की लगातार तीव्र गति से हो रही विकास एवं उनके मार्गों

के साथ रेलवे को कदम मिलाकर चलना होगा। अपभोक्ताओं के विश्वास को अर्जित करना तथा बेहतर सेवा की गारंटी देना होगा, इस दृष्टि से रेलवे को कुशल उपभोक्ता केन्द्रित प्रतिष्ठान के रूप में विकसित करना होगा।

४. निवेश योजना :- मालभाड़ा तथा यात्री किराया बढ़ाने के अतिरिक्त यह भी आवश्यक है कि निवेश योजना पर भी ध्यान केन्द्रित किया जाय जिससे रेलवे की चहुंमुखी उत्पादकता में वृद्धि हो सके तथा बढ़ती हुई ट्रैफिक को समायोजित करने की क्षमता भी बढ़ सके ।

ऐसे निवेश जिसके कारण अतिरिक्त आय नहीं प्राप्त होती है परित्याग कर देना चाहिए । द्वितीय और तृतीय पंचवर्षीय योजना में भारी उद्योगों की आवश्यकता की पूर्ति हेतु रेलवे का जाल बिछाने पर भारी खर्चा किया गया। सप्तम पंचवर्षीय योजना में भारी खर्चा किया गया । सप्तम पंचवर्षीय योजना में भारी इन्फ्रास्ट्रक्चर के निर्माण हेतु भारी खर्चा किया गया यह खर्च भारतीय रेलवे वित्त निगम (IRFC)के माध्यम से ऋण लेकर किया गया।

अतः निवेश करने के पूर्व योग्य लक्ष्य निर्धारण करना उत्पादकता बढ़ाने की दृष्टि से आवश्यक है।

५. कर्मचारियों की संख्या में कटौती :—

यदि वास्तव में रेलवे को आधुनिक यात्रा के साधन के रूप में विकसित करना है तो बिना विलंब किए हुए मैन पावर में कटौती करना होगा। (RITES)द्वारा रेलवे बोर्ड के लिए किए गए अध्ययन (Man power planning for Indian Railways: A Diagnostic study) में सिफारिश की गयी थी वर्तमान में २५ प्रतिशत से अधिक कर्मचारी आवश्यकता से अधिक है, इन्हें आगामी सात वर्ष में चरणबद्ध ढंग से कम किया जाय यह कटौती सामान्य रूप से सेवा निवृत्त होने वाले कर्मचारियों के अतिरिक्त शीघ्र स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति योजना लागू करके करना चाहिए।

६. रेलवे बजट के संबंध में पुर्नविचार :-

रेलवे बजट को क्या वर्तमान रूप में ही चलने दिया जाय यह एक ज्वलंत प्रश्न है। बजट बनाते समय निम्न बिन्दुओं की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है।

प्राथमिकता निर्धारण :

क) बहुत ही सघन एवं सुविचारित प्रक्रिया के माध्यम से निवेश की प्राथमिकता निश्चित की जाय जिसके अंतर्गत चुने हुए बड़ी योजनाएँ शामिल की जाय।

ख) त्वरित क्रियान्वयन : प्राथमिकता के आधार पर जिन योजनाओं का चुनाव किया जाता है उसे शीघ्र पूरा किया जाय।

ग) संगठित निवेश : योजनाओं को इस ढंग से पूरा किया जाय कि अधिकतम लागत खर्च तथा परिचालन खर्च की बचत हो बहुत सारे खर्च उन मुद्दों पर किया जाता है जैसे विद्युतीकरण

, आधुनिक विद्युत तथा डीजल इंजन पर अधिक खर्च करने के बावजूद मालगाड़ियों की गति में अपेक्षित वृद्धि नहीं हुई है।

घ.) Incremental plan head आधारित निवेश के स्थान पर Project Oriented निवेश योजना लागू किया जाय। उपरोक्त मापदंडों के आधार पर चालू सभी योजनाओं का गहराई से अध्ययन कर एक व्यवसायिक रणनीति बनायी जाय, जो थोड़ा भी महत्व का हो उसे रोक दिया जाय।

रेलवे बजट संसद में अलग से प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं है। नई लाइन, गेज परिवर्तन तथा विद्युतीकरण पर तब तक खर्च करने की आवश्यकता नहीं है जब तक किसी क्षेत्र की अत्यधिक मांग न हो रेलवे की वित्तीय लेखा का भी पुर्नगठन कंपनी एक्ट १९५६ के अनुसार करना होगा।

६. भविष्य के लिए अपेक्षित रणनीति

रेलवे को भविष्य की दृष्टि से कुछ निम्न रणनीति बनाने की आवश्यकता है।

क) मालगाड़ियों के औसत गति को बढ़ाना यानि मालगाड़ी तथा सवारी गाड़ी के अंतर को कम किया जाय।

ख) तेज गति वाली आधुनिक यात्री सेवाएँ लागू की जाय।

ग) माल ढुलाई की विशेष प्रकार की योजना लागू की जाय।

घ) नूतन टेक्नालॉजी का प्रयोग हो । माल ढुलाई में आधुनिक सूचना टेक्नालॉजी का प्रयोग किया जाय।

ड.) प्रगत सिग्नल तथा संचार प्रणाली के माध्यम से क्षमताओं में वृद्धि की जाय ।

च) विशिष्ट सेवाओं का व्यवसायिक संचालन निजी प्रबंधन को सौंपा जाय।

छ) रौलिंग स्टॉक को उर्च्चाकृत किया जाय।

समीक्षात्मक विवेचना

राकेश मोहन समिति की सिफारिशें मुलतः रेलवे को निजी क्षेत्र में डालने का सुनियोजित षडयंत्र का हिस्सा है । इसकी कुछ सिफारिशें इतनी घातक है कि सरकार के लिए भी गले की हड्डी बन गई है । समिति की सिफारिश यदि मानी गई तो रेल मंत्री अगले वर्ष रेल बजट पेश करने की कोई आवश्यकता नहीं है , यह २००२ से बंद होना चाहिए ।

कुल मिला कर स्थिति यह है कि केवल सरकार के सामने ही दुविधा की स्थिति नहीं है बल्कि सवर्त्र इस समिति के सिफारिशों के प्रति रोष है । यदि शीघ्र राकेश मोहन कमिटी की रिपोर्ट को अमान्य करने की घोषणा सरकार नही करती है तो भीषण आन्दोलन रेलवे पर शुरु होने से काई रोक नही सकता ।

वरीय कार्मिक अधिकारी के मर्जी से होगा,
रेलवे कालेज में नामांकन

यदि आपको अपने बच्चों का नामांकन रेलवे इंटर कालेज, मुगलसराय में करना है तो बच्चे की योग्यता पर निर्भर न रहें, और न ही कालेज का चक्कर लगाए ।

प्रधानाचार्य चाहें भी तो नामांकन सम्भव नहीं होगा यदि आपकी पहुँच यहाँ के वरीय मंडल कार्मिक अधिकारी तक नहीं है ।।

इसी तरह का कई मामला इस साल देखने को मिला जब कक्षा IX में नामांकन के लिए कतिपय रेलकर्मों अपने बच्चे को विश्वास दिलाते रहे परन्तु अन्ततः उक्त अधिकारी द्वारा यह कह कर नकार दिया गया कि इस कक्षा में एक भी जगह नहीं है । जबकि सच यह है कि उन्हीं के आदेश पर एक गैर-रेलकर्मों के बच्चे का नामांकन सम्पन्न हुआ और बाद कई और का , जिसकी जाँच की जा सकती है ।

आन्दोलन की तैयारी मे है प्लेटफार्म पर
कार्यरत कैरेज विभाग के कर्मों

ज्ञात सूत्रों से पता चला है कि कैरेज विभाग के कर्मचारी जो स्टेशन के प्लेटफार्म पर कार्यरत हैं अपनी समस्याओं को लेकर आन्दोलन करने की मुद्रा में आ गए हैं । जान हथेली पर लेकर मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों का परीक्षण करने एवं उसमें पानी भरने वाले कर्मचारी दोनों लाइनों के बीच में अपने चलने के लिए ' पाथ वे ' की माँग कर रहे हैं । वैसे तो इनकी समस्याओं से मुख्य यान्त्रिक अभि. तथा मंडल रेल प्रबन्धक सहित सभी अधिकारी रुबरु हो चुके हैं परन्तु अफसोस करने एवं आस्वासन देने के अतिरिक्त किसी ने कुछ नहीं किया । सनद रहे कि उक्त ' पाथ वे ' नहीं रहने के कारण ही दो साल पहले गाड़ियों में पानी भरने वाला एक कर्मचारी कट चुका है एवं आए दिन कर्मचारी एवं सुपरवाइजर पैर सरकने की वजह से गिरकर स्वयं को चोटिल कर लेते हैं । यहाँ के CWS द्वारा अनेको बार उच्च अधिकारियों तक यह शिकायत पहुँचाई गई परन्तु कार्यवाही के नाम पर वही ढाक के तीन पात !

व.यान्त्रिकअभियन्ता के निष्क्रियता से भ्रष्टाचार को बढ़ावा ज्ञात सूत्रों से पता चला है कि कैरेज विभाग में मुख्य कार्यालय अधीक्षक पद हेतु लिए गए परिक्षा का रिजल्ट वरिय यान्त्रिक अभियन्ता के पास लगभग ३ माह से लम्बित है एवं इतना विलम्ब होने के कारण अब भ्रष्टाचार की बू आने लगी है ।

'कुर्सी में दोष है

मंडल विद्युत अभि.(सा.) के

आजकल मंडल का विद्युत विभाग चर्चा में बना हुआ है । बताते हैं कि यहाँ के सुपरवाइजर एवं अधिकारी मिलकर दोनो हाथ से रेलवे को लूटने मे लगे हैं। कर्मचारियों की सुधि ही नहीं है इन्हें । इनकी ड्यूटी मंडल अधिकारियों के चैम्बर एवं उनके बंगलो तक सीमित होकर रह गई है, जबकि विभिन्न कालोनियों के आवासों में गले हुए लकड़ी के बीट एवं झूलते हुए बिजली के तार दस साल से वायरिंग की बाट जोह रहे हैं ।

आजिज होकर अब कर्मचारी कहने लगे हैं कि इस कुर्सी पर जो आता है वही लूटने में लग जाता है । दर असल कुर्सी का ही दोष है ।

मंडल रेल प्रबंधक का ' जनता दरबार '

राजनितीक पार्टियों के तर्ज पर यहाँ के मंडल रेल प्रबंधक द्वारा जुलाई '२००० में गया के प्लेटफार्म पर रेलकर्मियों की समस्याओं से रुबरु होने के निमित्त 'जनता दरबार ' जिसमें अधिकारियों की पूरी फौज उपस्थित थी । रेलकर्मियों की समस्याएँ सुनने के बाद प्रबंधक महोदय ने समाधान के लिए दो साल का समय तय किया था और यह भी कहा था कि हर आवास पर सर्वे करवाएँगे तथा बाकी समस्याओं को भी इगित कर उसे दूर कराएँगे ।

गया के रेलकर्मों आज तक उस हो वाले सर्वेक्षण की बाट जोह रहे हैं । अब तो यह आवाज उठने लगी है कि मंत्रियों की तरह यह भी सिर्फ घोषणा भर ही रह जाएगा क्या। गया रेलवे अस्पताल में 'गहन चिकित्सा केन्द्र' उक्त विचार व्यक्त किया था माननीय सी.एम.डी. ने १४ जून को अपने निरीक्षण के दौरान । किन्तु निकट भविष्य में इसका लाभ रेलवे कर्मचारियों को मिल पाएगा ऐसा संभव नहीं लगता क्याकि रेलवे अस्पताल में इसके लिए पर्याप्त जगह उपलब्ध नहीं है ।

पूर्व रेलवे महिला समिति में घोटाला

विश्वस्थ सूत्रों से पता चला है कि एक अरसे से महिला समिति में वहाँ के सचिव एवं कल्याण निरीक्षक की मिलीभगत से सदस्यों द्वारा मेहनत से अर्जित किए गए पारिश्रमिक से अवैध कटौती एवं सरकारी कोष का अनवरत दुरुपयोग किया जाता रहा है । अभी हाल ही में वर्तमान अध्यक्ष को इसकी भनक मिली तो उन्होने त्वरित कार्यवाही करते हुए जाँच का आदेश दिया है ।