आने वाले इंक़लाबी तूफ़ानों के लिये तैयारी करें!

भारतीय रेल का निजीकरण हमें मंजूर नहीं

हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी की वेबसाइट पर प्रकाशित लेखों का संकलन

हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी
नई दिल्ली
www.cgpi.org

रेलवे के निजीकरण के ख़िलाफ़ रेल मज़दूरों का लगातार संघर्ष

कोटा में ए.आई.आर.एफ. द्वारा आयोजित रैली – नवम्बर 2018

एन.आर.एम.यू. द्वारा मुम्बई हेडक्वार्टर तक आयोजित विरोध प्रदर्शन – जुलाई 2019

प्रकाशक की टिप्पणी

हिन्दोस्तान के रेल मज़दूर दृढ़तापूर्वक भारतीय रेल के निजीकरण के ख़िलाफ़ संघर्ष कर रहे हैं। निजीकरण के ख़िलाफ़ इस संघर्ष में रेलवे की सभी फैडरेशन और यूनियन एक झंडे तले इकट्ठे हुए हैं – नेशनल कोओर्डिनेशन कमेटी ऑफ रेलवेमेन्स स्ट्रगल।

यह पुस्तिका हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी की वेब साईट (hindi.cgpi.org) में मई और जून 2021 के बीच प्रकाशित रेलवे के निजीकरण के ख़िलाफ़ लेखों की श्रृंखला का संकलन है। लेखों को प्रकाशन के लिये संपादित किया गया है। इन लेखों में रेलवे के मज़दूरों व जनसमूह में भारतीय रेल के निजीकरण के ख़िलाफ़ बढ़ते विरोध पर प्रकाश डाला गया है। इनसे स्पष्ट होता है कि निजीकरण के कार्यक्रम को परास्त करना जरूरी भी है और मुमकिन भी।

प्रथम प्रकाशन अक्टूबर, 2021
इस दस्तावेज़ के किसी भी अंश को प्रकाशक की अनुमति से और स्रोतों को उचित मान्यता देते हुए, अनुवाद किया जा सकता है या पुनः प्रकाशित किया जा सकता है।

मूल्य : 20 रुपये

प्रकाशक :
हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी
ई–392, संजय कालोनी, ओखला फेस–2
नई दिल्ली–110020

वितरक :
लोक आवाज़ पब्लिशर्स एण्ड डिस्ट्रीब्यूटर्स
ई–392, संजय कालोनी, ओखला फेस–2
नई दिल्ली–110020
ईमेल : lokawaz@gmail.com
फोन : +91 9868811998, 9810167911

विषय सूची

भारतीय रेल के निजीकरण का बढ़ता विरोध
(2 मई, 2021) 1

रेलवे का निजीकरण – किसके हित में?
(2 मई, 2021) 11

भारतीय रेल का चरणबद्ध निजीकरण
(17 मई, 2021) 21

रेलवे के निजीकरण का अंतर्राष्ट्रीय अनुभव
(27 जून, 2021) 29

हिन्दोस्तान के सभी लोगों को रेल के निजीकरण के ख़िलाफ़ संघर्ष का समर्थन करना चाहिए
(27 जून, 2021) 49

दक्षिण रेलवे इम्प्लाइज यूनियन द्वारा आयोजित निजीकरण के खिलाफ़
दो-दिवसीय प्रदर्शन - जुलाई 2020

ए.आई.आर.एफ. और एन.एफ.आर.एम.यू. ने असम के सिमलुगुड़ी में रेलवे के निजीकरण के ख़िलाफ़ विरोध प्रदर्शन - अक्तूबर 2019

भारतीय रेल के निजीकरण का बढ़ता विरोध

2 मई, 2021

भारतीय रेल हमारे देश की जीवन रेखा है जिसमें हर वर्ष लगभग 800 करोड़ लोग यात्रा करते हैं। चाहे कार्यस्थल हो या फिर नगर या गांव के बीच, करोड़ों मजदूरों के लिए वह लंबी दूरी की यात्रा का एकमात्र विश्वसनीय और किफायती साधन है। इसके अलावा, इन लाइनों पर हर साल 110 करोड़ टन से अधिक माल का परिवहन भी होता है, जिसमें भोजन से लेकर कोयला तक, सभी कुछ ढोया जाता है। लगभग 68,000 किलोमीटर का रेल मार्ग हमारे विशाल देश के विभिन्न हिस्सों को जोड़ता है। अस्थायी अनुबंधों वाले लगभग 4 लाख श्रमिकों सहित लगभग 16.5 लाख मज़दूरों के साथ, यह देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक क्षेत्र का नियोक्ता है। भारतीय रेल का वार्षिक राजस्व 2 लाख करोड़ रुपये से अधिक है। 165 वर्षों के दौरान, उसके स्वामित्व वाली विशाल भू-संपदा के अलावा, लगभग 6 लाख करोड़ रुपये की संपत्ति का निर्माण सार्वजनिक धन से किया गया है। वास्तव में देश की जीवन रेखा होने के साथ-साथ देश के विकास में भी इसकी महत्वपूर्ण भूमिका रही है।

भारतीय अर्थव्यवस्था और इसके लोगों के जीवन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने के बावजूद, देश के लोगों की इस मूल्यवान संपत्ति का निजीकरण

देशी और विदेशी इजारेदारों के लाभ के लिए किया जा रहा है। ये इजारेदार भारतीय रेल के लाभदायक परिचालन पर गिद्ध की तरह नजरें गड़ाए हुए हैं।

हिन्दोस्तान और अन्य देशों में इसी तरह के निजीकरण का जीवन–अनुभव यह दर्शाता है कि भारतीय रेल का निजीकरण इसके लाखों मज़दूरों और करोड़ों रेल यात्रियों के हित में नहीं है।

हिन्दोस्तानी मजदूर वर्ग का सबसे बड़ा संगठित हिस्सा होने के नाते भारतीय रेल के मजदूरों को न केवल भारतीय रेल के निजीकरण का विरोध करना है, बल्कि अन्य सभी सार्वजनिक क्षेत्रों के उद्यमों के मजदूर–विरोधी, जन–विरोधी निजीकरण के विरोध को भी नेतृत्व प्रदान करना है।

29 अक्तूबर, 2020 को रेल मजदूरों ने भारतीय रेल के निजीकरण के विरोध हेतु तथा अपनी एकता को मजबूत करने के लिए एक निर्णायक कदम उठाया, जब उन्होंने राष्ट्रीय रेलवे संघर्ष समन्वय समिति (एन.सी.सी.आर.एस.) को पुनर्गठित करने का निर्णय लिया। भारतीय रेल के निजीकरण की सरकार की योजना का विरोध करने हेतु, देशभर से 16 प्रमुख फेडरेशनों, यूनियनों और श्रेणी–अनुसार एसोसिएशनों – ऑल इंडिया रेलवेमेन फेडरेशन, नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन, भारतीय रेल मजदूर संघ, आल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन, ऑल इंडिया गार्ड्स काउंसिल, ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन, ऑल इंडिया ट्रेन कंट्रोलर्स एसोसिएशन, इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ ऑर्गनाइजेशन, इंडियन रेलवे सिग्नल एंड टेलीकॉम मेंटेनर्स यूनियन, ऑल इंडिया ट्रैक मेंटेनर्स यूनियन, ऑल इंडिया रेलवेमेन कॉन्फेडरेशन, इंडियन रेलवे लोको रनिंग मेंस ऑर्गनाइजेशन, रेलवे कर्मचारी ट्रैक मेंटेनर्स एसोसिएशन, दक्षिण रेलवे इंलॉईज यूनियन, इंडियन रेलवे टेक्निकल सुपरवाइजर्स एसोसिएशन, ऑल इंडिया एस.सी. और एस.टी. रेलवे इंलाईज एसोसिएशन के राष्ट्रीय नेताओं साथ–साथ कामगार एकता कमेटी (के.

रेलवे के निजीकरण को बढ़ावा देने की सरकार की 100–दिन की योजना के ख़िलाफ़ मुंबई में हुई मीटिंग – 2 अगस्त, 2019

ई.सी.) उस दिन एकजुट हो गये। हमें यह याद होगा कि इसी एन.सी.सी.आर.एस. ने 1974 की ऐतिहासिक रेलवे हड़ताल का नेतृत्व किया था।

पुनर्गठित एन.सी.सी.आर.एस. के सभी घटकों द्वारा संगठन और एकता की आवश्यकता को उस बैठक में स्वीकारा गया। अपने सारे मतभेदों के बावजूद वे निजीकरण और निगमीकरण का विरोध करने के लिए एक साथ काम करने के लिए प्रतिबद्ध थे।

अपने पहले कदम के रूप में, एन.सी.सी.आर.एस. ने संघर्ष को तीव्र और सभी रेल मजदूरों व उनके परिवारों को एकजुट करने के लिए, "भारतीय रेल के निजीकरण और निगमीकरण के कार्यक्रम को हराने के लिए एकजुट हों" नामक एक पुस्तिका के प्रकाशन का फैसला किया।

सितंबर 2020 से, के.ई.सी. "निजीकरण के खिलाफ एकजुट हों" विषय की श्रृंखला के अंतर्गत मीटिंगों को आयोजित कर रहा है! (पिछली बैठकों की रिपोर्ट के लिए www.hindi.cgpi.org को देखिए)। सार्वजनिक क्षेत्र के प्रतिष्ठानों और सेवाओं के साथ–साथ लोगों के संगठनों, कार्यकर्ताओं और इच्छुक नागरिकों की बड़ी संख्या के साथ–साथ राष्ट्रीय नेताओं ने इन मीटिंगों में बहुत गंभीरता से भाग लिया है। अब तक आयोजित इन दस मीटिंगों में एक महत्वपूर्ण निष्कर्ष जो बार–बार उभर कर आया, वह है कि यूनियन और राजनीतिक संबद्धताओं से परे होकर, हमें एक साथ आकर निजीकरण का विरोध करने की जरूरत है। बड़े पैमाने पर लोगों को निजीकरण के प्रतिकूल प्रभावों के बारे में शिक्षित करने की भी आवश्यकता है। मजदूरों, महिलाओं, युवाओं, सेवानिवृत्त लोगों और सभी उपभोक्ताओं और उपयोगकर्ताओं के सभी समूहों को संगठित करके, निजीकरण के खिलाफ एक मजबूत आंदोलन शुरू किया जाना चाहिए! कई संगठन जागरुकता फैलाने के लिए पहले से ही सोशल मीडिया के साथ–साथ समाचार पत्रों का उपयोग करके इस संदेश को प्रचारित करने के लिए काम कर रहे हैं।

2019 में मोदी की अगुवाई वाली राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन (राजग) सरकार के सत्ता में आते ही, उसने भारतीय रेल की विभिन्न इकाइयों को अलग–अलग करके उनके पुनर्गठन लिए 100–दिन की कार्य योजना की घोषणा की। यह कुछ और नहीं बल्कि भारतीय रेल के निजीकरण की योजना थी। पूरे देश में रेल मज़दूरों ने इस योजना का कड़ा विरोध किया। रेलवे के निजीकरण के खिलाफ संघर्ष में रेल मज़दूरों की एकता को एक महत्वपूर्ण सफलता तब मिली जब रेल मज़दूरों के सात यूनियनों और एसोसिएशनों – ऑल इंडिया गार्ड्स काउंसिल (ए.आई.जी.सी.), ऑल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन (ए.आई.एल.आर.एस.ए.), ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन (आई.एस.एम.ए.), ऑल इंडिया रेलवे ट्रैक–मेंटेनर्स यूनियन (ए.आई.आर.टी.एम.यू.), ऑल इंडिया ट्रेन कंट्रोलर्स एसोसिएशन (ए.आई.टी.सी.ए.), इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ ऑर्गनाइजेशन (आई.

वाराणसी में डीज़ल रेल मज़दूरों का निजीकरण के ख़िलाफ़ प्रदर्शन

आर.टी.सी.एस.ओ.), रेल मजदूर यूनियन (आर.एम.यू.) के साथ–साथ कामगार एकता कमेटी (के.ई.सी.) और लोक राज संगठन (एल.आर.एस.) के एक संयुक्त मंच ने इस योजना का विरोध करने के लिए 2 अगस्त, 2019 को मुंबई में एक बैठक आयोजित की।

भारतीय रेल की सात उत्पादन इकाइयों का निगमीकरण करना सरकार की इस कार्ययोजना का एक हिस्सा था। मजदूर अपने अनुभव से जानते हैं कि निगमीकरण निजीकरण की दिशा में पहला कदम है। रेल मजदूरों ने सभी उत्पादन इकाइयों में संयुक्त कार्यवाहियों के माध्यम से सफलतापूर्वक संघर्ष किया और सरकार को निगमीकरण की अपनी योजना को स्थगित करने के लिए मजबूर किया।

100–दिन की योजना की कई सिफारिशें मोदी सरकार द्वारा सितंबर 2014 में गठित बिबेक देबरॉय कमेटी की रिपोर्ट पर आधारित थीं। इस

कमेटी का प्रमुख उद्देश्य भारतीय रेल को कदम–दर–कदम बांटकर निजी संचालकों को सौंपना था, जिसका रेलवे की सभी ट्रेड यूनियनों द्वारा डटकर विरोध किया गया।

निजीकरण के खिलाफ रेल मजदूरों के बढ़ते संघर्ष का समर्थन करने के लिए, हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट गदर पार्टी (सी.जी.पी.आई.) ने मई 2018 में एक पुस्तिका निकाली, जिसका शीर्षक था "भारतीय रेल के निजीकरण को एकजुट होकर हराएं"(इस पुस्तिका की हजारों प्रतियां रेल मजदूरों के बीच वितरित की गईं, ताकि उन्हें यह पता चल सके कि भारतीय रेल का निजीकरण किस तरह से वर्षों से कदम–दर–कदम किया जा रहा है और सत्ता में आने वाली हर पार्टी ने उसे आगे बढ़ाया है।

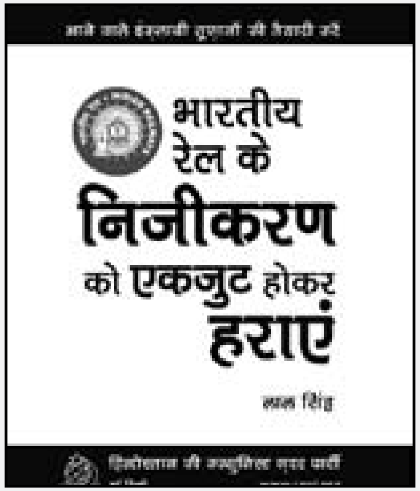
2014 में जब देबरॉय कमेटी ने पूरे भारतीय रेल के निगमीकरण और निजीकरण की सिफारिश की थी, तब रेल मजदूरों के मजबूत विरोध से बाध्य होकर तत्कालीन रेल मंत्री, श्री सुरेश प्रभु को यह घोषणा करने के लिए मजबूर होना पड़ा था कि देबरॉय कमेटी की सिफारिशों को लागू नहीं किया जाएगा। यही नहीं, प्रधानमंत्री, नरेंद्र मोदी को दिसंबर 2014 में डीजल लोको वर्क्स (डी.एल.डब्ल्यू.), वाराणसी के हजारों मजदूरों के सामने घोषणा करनी पड़ी थी कि भारतीय रेल का निजीकरण कभी नहीं किया जाएगा और मजदूरों को ऐसी "अफवाहों" पर विश्वास न करने के लिए कहा!!

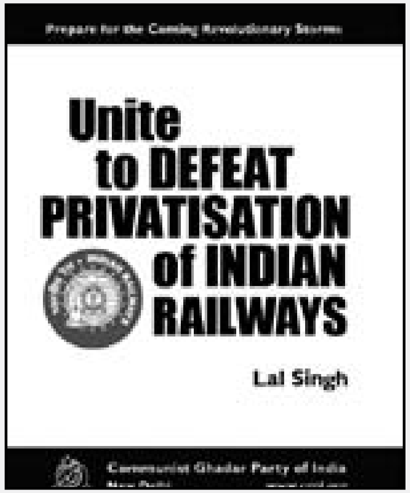
तब से लगातार पिछले कुछ वर्षों में विशेष रूप से जो कुछ सामने आया है, वह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि प्रधानमंत्री और एक के बाद एक रेल मंत्री एक ही झूठ को दोहराते रहे हैं। उल्टे, भारतीय रेल के निजीकरण को उसके बाद और भी अधिक तेजी से आगे बढ़ाया गया है। रेल मंत्रालय ने चुनिंदा 109 लाभदायक मार्गों पर 150 निजी रेलगाड़ियों को चलाने की प्रक्रिया भी शुरू कर दी है। 109 मार्गों का विश्लेषण यह बताता है कि

राजस्व अर्जित करने वाले सभी मार्गों को चुनकर निजी संचालकों को सौंपा जा रहा है और घाटे में चल रहे मार्ग रेलवे के लिए छोड़ दिए गये हैं। बोलीदाताओं की संक्षिप्त सूची तैयार है और अंतिम बोलियां 30 जून, 2021 तक प्राप्त होने की उम्मीद है।

पुनर्विकास और आधुनिकीकरण के नाम पर रेलवे स्टेशनों का निजीकरण सक्रिय रूप से शुरू किया गया है। स्टेशनों का प्रबंधन और उसके आसपास की जमीन व्यावसायिक विकास हेतु 30 से 60 साल की लीज पर सौंपी जा रही है। पहले चरण में 123 स्टेशनों को शामिल किया गया है। पहले दो स्टेशनों, हबीबगंज (भोपाल), मध्य प्रदेश और गांधीनगर (गुजरात) पर कार्य पहले से ही चरम स्तर पर है। आठ और स्टेशनों के लिए शुरुआती बोलियां प्राप्त हो चुकी हैं। प्रतिष्ठित नई दिल्ली रेलवे स्टेशन और सी.एस.एम.टी.,

कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी का प्रकाशन





यह पुस्तिका कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी के महासचिव, कामरेड लाल सिंह द्वारा 13 मई, 2018 को दिल्ली में पार्टी की एक सभा में प्रस्तुत की गई थी।

संपर्क : लोक आवाज़ पब्लिशर्स एण्ड डिस्ट्रीब्यूटर्स, फोन : 09810167911, मूल्य 20 रुपये

मुंबई स्टेशनों के आसपास की बहुत कीमती अचल संपत्ति के कारण कई पूंजीपतियों की इन दोनों स्टेशनों के निजीकरण में विशेष रुचि है।

2022 में पश्चिमी और पूर्वी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के पूरा होते ही उन पर निजी मालगाड़ियों को चलाने की योजना की घोषणा 2021 के केंद्रीय बजट में पहले ही की गई है।

16 मार्च, 2021 को रेलमंत्री ने लोकसभा को सूचित किया कि, "अब तक देशभर में 87 भूमि खंड, 84 रेलवे कॉलोनियों, 4 पहाड़ी क्षेत्र के रेलवे और 3 स्टेडियमों को संपत्ति मुद्रीकरण के लिए चुना गया है।" इसका सरल शब्दों में यह मतलब है कि भारतीय रेल की ये संपत्तियां लाभ कमाने के लिए पूंजीपतियों को लंबे समय के लिये पट्टे पर सौंप दी जाएंगी।

ये सभी तथ्य निर्विवाद रूप से भारतीय रेल के निजीकरण के अथक प्रयासों की तरफ संकेत करते हैं। भारतीय रेल के निजीकरण के कड़े विरोध के कारण, सरकारी प्रवक्ता ने सरकार के इरादों के बारे में झूठ बोलना जारी रखा है। यहां तक कि मार्च 2021 में रेलमंत्री पीयूष गोयल ने लोकसभा में घोषणा की कि, "भारतीय रेल का निजीकरण कभी नहीं किया जाएगा। यह हर भारतीय की संपत्ति है और ऐसी ही रहेगी, और यह भारत सरकार के पास ही रहेगी।" जब 100–दिन की कार्य योजना का रेल मजदूरों द्वारा कड़ा विरोध किया गया था, तब भी उन्होंने जुलाई 2019 में संसद में इसी तरह का बयान दिया था।

वर्षों से, अनेक संगठन भारतीय रेल के नियोजित निजीकरण के लिए एक मजबूत विरोध खड़ा करने के लिए कार्यरत हैं।

ऑल इंडिया गार्ड्स काउंसिल (ए.आई.जी.सी.), ऑल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन (ए.आई.एल.आर.एस.ए.), ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स

ए.आई.एल.आर.एस.ए. द्वारा आयोजित प्रदर्शन, नई दिल्ली, 19 फरवरी 2019

एसोसिएशन (ए.आई.एस.एम.ए.), ऑल इंडिया रेलवे ट्रैक मेंटेनर्स यूनियन (ए.आई.आर.टी.एम.यू.), मुंबई सबर्बन रेलवे पैसेंजर्स एसोसिएशन, ठाणे रेलवे प्रवासी संगठन, ऑल इंडिया रेल यात्री परिषद, मध्य नगरी रेलवे प्रवासी संघ, तेजस्विनी महिला प्रवासी संगठन, मुंबई रेल प्रवासी संघ, कल्याण–कसारा पैसेंजर वेलफेयर एसोसिएशन, रेलवे पैसेंजर जनहित संघर्ष मंच टिटवाला, इत्यादि जैसे कई तबकों की एसोसिएशनों, यूनियनों, यात्री एसोसिएशनों के साथ–साथ के.ई.सी., लोक राज संगठन और सी.जी.पी.आई. ने रेल मजदूरों और यात्रियों की सुरक्षा पर निजीकरण के दुष्प्रभावों को उजागर करने के लिए अक्तूबर 2017 में मुंबई में एक सेमिनार का आयोजन किया था।

भारतीय रेल के निजीकरण के खिलाफ रेल मजदूरों के संघर्ष के प्रति रेल–यात्रियों का समर्थन जुटाने हेतु, के.ई.सी. और एल.आर.एस. द्वारा एक पर्चा 2019 के दौरान मुंबई में हजारों की संख्या में वितरित किया गया था। पर्चा ने दर्शाया कि कैसे निजीकरण यात्रियों के हितों में नहीं है और अपने

तथा अन्य देशों के जीवन के अनुभव से उजागर होता है कि निजीकरण के लाभों के बारे में सरकार के दावे झूठे हैं।

रेल मजदूरों के साथ–साथ रेल यात्री भी समझने लगे हैं कि भारतीय रेल का निजीकरण उनके हित में नहीं है। निजीकरण के बाद रेल सेवाएं अधिक महंगी हो जाएंगी और सुरक्षा से समझौता किया जाएगा। लाभहीन सेवाओं को वापस लेकर, बड़ी संख्या में लोगों को रेल सेवाओं से वंचित कर दिया जाएगा।

रेल यात्रियों का समर्थन रेल मजदूरों की निजीकरण के खिलाफ बढ़ते विरोध में एक बड़ा योगदान है। रेल मजदूरों का मानना है कि रेल यात्रियों के समर्थन और उनकी अपनी एकता न केवल भारतीय रेल के मजदूर–विरोधी और जन–विरोधी निजीकरण को रोक पाएंगे, अपितु उलट सकेंगे।

3 जूलाई 2020 को सर्व हिन्द हड़ताल में रेल निजीकरण के ख़िलाफ़ बैनर उठाये पंजाब के प्रदर्शनकारी

रेलवे का निजीकरण – किसके हित में?

2 मई, 2021

भारतीय रेल का निजीकरण देशी और विदेशी इजारेदार पूंजीपतियों के इशारे पर किया जा रहा है। ये पूंजीपति सस्ते दामों पर भारतीय रेल के विशाल बुनियादी ढांचे, भूमि और प्रशिक्षित मजदूरों का अधिग्रहण करना चाहते हैं। दशकों से सत्ता में रही सभी पार्टियों द्वारा कदम–दर–कदम अपनाए गए निजीकरण का असली कारण यही है। भारतीय रेल के निजीकरण को पिछले कुछ वर्षों के दौरान इजारेदार पूजीपतियों के आग्रह पर, फिर से तेज किया गया है क्योंकि 2008 के बाद से जारी आर्थिक संकट से बाहर निकलने के लिए, इस समय अधिकतम मुनाफे कमाने के लिए पूंजीपति नए रास्ते तलाश रहे हैं।

हालांकि लोगों को बताया जाता है कि निजीकरण का उद्देश्य भारतीय रेल को आधुनिक बनाकर बेहतर सेवाएं प्रदान करना है। लोगों को यह भी बताया जाता है कि सरकार के पास भारतीय रेल को आधुनिक बनाने के लिए धन नहीं है इसलिए देशी और विदेशी पूंजीपतियों से निजी पूंजी आमंत्रित की जा रही है।

'आधुनिकीकरण' में निवेश करने के लिए पूंजीपतियों को पेश किये जा रहे विभिन्न प्रस्तावों की एक गहरी समीक्षा से पता चलता है कि निजी

मुनाफों के लिए, लोगों के धन से निर्मित संपत्ति को कैसे पूंजीपतियों को सौंपा जा रहा है और कैसे निजीकरण के कारण रेल जैसी एक आवश्यक सेवा देश की कामकाजी आबादी की पहुंच से बाहर हो जायेगी और वे इन सेवाओं से वंचित कर दिए जायेंगे।

भारतीय रेल ने निजी कंपनियों को आमंत्रित किया है कि वे 2023 से रेलवे के 12 क्लस्टरों में 109 मार्गों पर 151 रेलगाड़ियों को चलायें। भारतीय रेल इन निजी कंपनियों को पटरियां और सिग्नलिंग सिस्टम जैसी सभी बुनियादी सुविधाएं प्रदान करेगी। शुरू में निजी रेलगाड़ियों के संचालन का अनुबंध 35 वर्षों के लिए होगा। पूंजीपतियों को केवल "आधुनिक सवारी डिब्बों" के लिये निवेश करने की आवश्यकता होगी और यदि वे चाहें तो भारतीय रेल के मौजूदा सवारी डिब्बों को पट्टे पर लेने और उन्हें अपग्रेड करने की सुविधा भी मिलेगी।

30 जून, 2021 तक अपनी अंतिम बोली लगाने से पहले निजी कंपनियों ने कई रियायतें मांगी हैं। वे चाहते हैं कि भारतीय रेल उन्हें एक अन्य मार्ग लेने की सुविधा भी दे, यदि वे प्रस्तावित मार्ग से मुनाफा नहीं बना पाते हैं। वे इस बात की भी गारंटी चाहते हैं कि किसी भी स्टेशन से 50 किलोमीटर की सीमा के अंदर, निजी रेलगाड़ियों के चलने के एक घंटे पहले या बाद में, भारतीय रेल की रेलगाड़ी नहीं चलाई जानी चाहिये। इसके अलावा वे चाहते हैं कि भारतीय रेल किसी भी रेलगाड़ी को तब तक न चलाए जब तक कि निजी रेलगाड़ी की क्षमता का उपयोग 90 प्रतिशत तक न पहुंच जाए। दूसरे शब्दों में कहें तो निजी संचालक यह सुनिश्चित करना चाहते हैं कि निजी रेलगाड़ी के संचालन से उनके मुनाफे की गारंटी हो। वे चाहते हैं कि भारतीय रेल उनके साथ प्रतिस्पर्धा न करे और वे यह सुनिश्चित करना चाहते हैं कि यात्रियों के सामने कोई और रास्ता न हो ताकि वे यात्रियों से मनमाना किराया वसूल कर सकें। निजी संचालकों को पहले से ही रेलगाड़ी का किराया तय करने की स्वतंत्रता का आश्वासन दिया गया है।

1 फरवरी 2017 को सरकार द्वारा रेलवे के निजीकरण की योजना के ख़िलाफ़ रेलवे के मज़दूरों का दिल्ली में सर्व-हिन्द सम्मेलन

निजी यात्री–रेलगाड़ियों को केवल तभी चलाया जाएगा जब वे लाभदायक होंगी। महामारी के कारण जैसे ही यात्रियों का आवागमन कम हो गया, निजी रेलगाड़ी 'तेजस' को निलंबित कर दिया गया। जब यात्रियों की संख्या में फिर से बढ़ोतरी हुई तो उसे फिर से शुरू कर दिया गया, लेकिन जब महामारी की दूसरी लहर के कारण यात्रियों की संख्या फिर से कम हो गई तो उसे फिर से निलंबित कर दिया गया। इससे बिलकुल साफ नजर आ रहा है कि निजी रेलगाड़ियों के संचालकों का उद्देश्य लोगों को यातायात की विश्वसनीय सेवा प्रदान करना नहीं है।

निजी रेलगाड़ियों से रेलवे की समग्र परिचालन क्षमता में वृद्धि की उम्मीद नहीं की जा सकती। वास्तव में, इन निजी रेलगाड़ियों के आने से भारतीय रेल द्वारा संचालित रेलगाड़ियों के संचालन की स्थिति और बदतर

होने संभावना दिखाई पड़ती है। रेलवे कर्मी पहले से ही अन्य रेलगाड़ियों के बजाय, निजी तेजस रेलगाड़ियों को प्राथमिकता देने के लिए दबाव में हैं। जैसे–जैसे निजी रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ेगी, भारतीय रेल की गाड़ियों के समय पर चलने और उनके द्वारा प्रदान की जा रही अन्य सेवाओं पर और भी इसका बुरा असर पड़ेगा। निजी संचालकों द्वारा इस मांग पर जोर देने की भी उम्मीद की जा रही है कि भारतीय रेल द्वारा इसका पालन न करने पर उसको भारी जुर्माना देना पड़े।

सवारी गाड़ियों का निजीकरण रेल के नेटवर्क के विस्तार और उसको बेहतर बनाने के लिए निवेश में कोई मदद नहीं करेगा, खासकर रेल की पटरियों के विस्तार और रखरखाव के लिए, जो भारतीय रेल के सामने आज की सबसे बड़ी समस्या है। फरवरी 2015 के भारतीय रेल के एक श्वेत पत्र के अनुसार, भारतीय रेल के 1,219 लाइन–अनुभागों में से 40 प्रतिशत का उपयोग, क्षमता के 100 प्रतिशत से भी अधिक किया जाता है। तकनीकी रूप से अपनी क्षमता का 90 प्रतिशत से अधिक उपयोग करने वाले अनुभाग को संतृप्त माना जाता है और उसका उपयोग उससे ज्यादा नहीं किया जाना चाहिए।

निजी ऑपरेटरों को अधिक गति से चलने वाली गाड़ियां सौंपने के पहले, जनता का पैसा रेलवे की बुनियादी सुविधाओं को उन्नत करने के लिए खर्च किया जा रहा है। मुंबई–दिल्ली और मुंबई–हावड़ा मार्गों पर उच्च गति की गाड़ियों को चलाने के लिए पटरियों और सिग्नलिंग और सिस्टम को बेहतर बनाने के लिये 13,000 करोड़ रुपये से अधिक की लागत की एक परियोजना पर काम चल रहा है, जिसे 2023 तक पूरा किया जायेगा, जबकि इसी वर्ष से निजी ऑपरेटरों द्वारा अपनी निजी गाड़ियों को चलाने की योजना है। लोग पूछ रहे हैं कि इन मार्गों पर बुनियादी ढांचे के बेहतर होने के बाद निजी संचालकों की बजाय, तेज गति से चलने वाली रेलगाड़ियां भारतीय रेल खुद क्यों नहीं चला सकती और क्या स्वयं भारतीय रेल लोगों को बेहतर सेवा नहीं दे सकती।

पूंजीपतियों की मांग है कि हर तरह की सब्सिडी को खत्म करके सवारी किराए में वृद्धि की जानी चाहिए और वे इस बात पर भी जोर दे रहे हैं कि रेल द्वारा माल की ढुलाई की दरों में कमी की जाये। सरकार ने यात्री किराए में वृद्धि करने के लिए महामारी को बहाने की तरह इस्तेमाल किया है। चूंकि महामारी फैल गई थी, भारतीय रेल ने नियमित रेलगाड़ियों की सामान्य सेवा को एक वर्ष के बाद भी निलंबित ही रखा है और केवल विशेष रेलगाड़ियों के रूप में सीमित संख्या में गाड़ियां चल रही हैं। इन रेलगाड़ियों का किराया नियमित गाड़ियों की तुलना में लगभग 25 प्रतिशत अधिक है। यह बढ़ा हुआ रेल किराया निजी संचालकों के लिए अपने किराये तय करने का आधार बन जाएगा। निजी संचालकों को गाड़ियों का किराया तय करने की स्वतंत्रता पहले से दी गई है।

भारतीय रेल की सेवाओं का इस्तेमाल करने वाले लोगों में वे कामकाजी लोग भी हैं जो ऐसी सुरक्षित, आरामदायक और सस्ती सेवा चाहते हैं जो उनकी पहुंच से बाहर न हो। निजी गाड़ियों का अत्याधिक किराया, करोड़ों लोगों को परिवहन के एक अत्यावश्यक साधन से वंचित कर देगा। इजारेदार पूंजीपतियों के मुनाफों को सुनिश्चित करने के लिए किराए को बढ़ाने के लिए, आधुनिकीकरण का बहाना पेश नहीं किया जा सकता। लाखों कामकाजी लोग जो बड़े शहरों में हर रोज अपने काम के स्थानों तक की यात्रा करने के लिए रेल की सेवाओं पर निर्भर हैं, उन पर भारतीय रेल के निजीकरण का बहुत ही बुरा असर पड़ेगा।

2021–22 के केंद्रीय बजट में रेलवे सहित सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों की परिसंपत्तियों के मुद्रीकरण पर बड़ा जोर दिया गया है। वित्त मंत्री ने घोषणा की कि "डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डी.एफ.सी.) के पूरा होने के बाद, संचालन और रखरखाव के लिए रेलवे विमुद्रीकृत करेगा।" दो फ्रेट कॉरिडोर – एक पश्चिमी डी.एफ.सी. जो उत्तर प्रदेश में दादरी से मुंबई में जे.एन.पी.टी. तक और दूसरा पूर्वी कॉरिडोर जो पंजाब में सोहनेवाल (लुधियाना) से पश्चिम

बंगाल में कोलकाता के पास दनकुनी तक होगा, ये दोनों फ्रेट कॉरिडोर लगभग 80,000 करोड़ रुपये की लागत से बनाये जा रहे हैं और उम्मीद की जा रही है कि दोनों 2022 में चालू हो जायेंगे।

भारतीय रेल का मानना है कि डी.एफ.सी. पर, माल की ढुलाई के खर्च में 50 प्रतिशत की कमी आएगी और परिवहन के लिए लगने वाले समय में और भी कमी हो जाएगी, क्योंकि डी.एफ.सी. पर मालगाड़ी की औसत गति वर्तमान की गति से दोगुनी होगी।

डी.एफ.सी. के निर्माण पर जनता की इतनी बड़ी धनराशि खर्च करने के बाद सरकार चाहती है कि उन्हें पूंजीपतियों को सौंप दिया जाए ताकि भारतीय रेल के बजाय पूंजीपति इसका लाभ उठा सकें! वास्तव में मुद्रीकरण का अर्थ है आधुनिक बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए लोगों के धन का उपयोग किया जाए और फिर इसे पूंजीपतियों को सौंप दिया जाए ताकि वे मुनाफे कमाने के लिए इस ढांचे का उपयोग करें। भारतीय रेल पूंजीपतियों से डी.एफ.सी. पटरियों और अन्य बुनियादी ढांचों के उपयोग के लिए केवल कुछ शुल्क अर्जित करेगा लेकिन उसके हाथ से रेल सेवाओं का सबसे आकर्षक हिस्सा माल–व्यापार को छीनकर निजी पूंजीपतियों को मुनाफे बनाने के लिए दे दिया जाएगा।

यात्रियों को बेहतर सेवाएं देने के लिए और रेलवे स्टेशनों को आधुनिक बनाने के नाम पर रेलवे स्टेशनों का निजीकरण किया जा रहा है। अधिकांश रेलवे स्टेशन उन शहरों के केंद्र में स्थित हैं जहां भूमि बहुत महंगी है। बड़ी रियल एस्टेट कंपनियां और पूंजीपति चाहते हैं कि भारतीय रेल, स्टेशन पुनर्विकास का काम करे ताकि बड़े मुनाफे के लिए यह जमीन 35 से 60 साल की लंबी लीज पर उन्हें उपलब्ध हो सके।

पुनर्विकसित स्टेशनों में शॉपिंग मॉल, फूड प्लाजा और होटल आदि जैसी आधुनिक सुविधाएं होंगी लेकिन उनमें से अधिकांश, आम यात्रियों के लिए बहुत कम उपयोगी होंगी। उदाहरण के लिए, गुजरात के गांधीनगर स्टेशन के पुनर्विकास के एक हिस्से के रूप में रेल की पटरियों के ऊपर, एक 5–सितारा होटल बनाया जा रहा है और उस होटल का संचालन एक बड़े कॉर्पोरेट होटल श्रृंखला, लीला ग्रुप को सौंप दिया गया है।

आधुनिक हवाई अड्डों के आधुनिकीकरण के अपने अनुभव के आधार पर हम यह कह सकतें हैं कि ऐसे स्टेशनों के आधुनिकीकरण के बाद, जिन सुविधाओं की बात की जा रही है वे सुविधायें अधिकांश कामकाजी लोगों की पहुंच से बाहर होंगी जहां पर एक कप चाय की कीमत 100 रुपये से अधिक होगी और एक बोतल पानी के लिए भी उसकी नियमित कीमत से दोगुनी कीमत देनी पड़ेगी।

निजी डेवलपर्स को आय का एक नियमित स्रोत प्रदान करने के लिए, भारतीय रेल ने आधुनिक स्टेशनों पर उपयोगकर्ता विकास शुल्क लगाने का फैसला लिया है, जिस तरह से सभी हवाई अड्डों पर यह शुल्क लिया जा रहा है। इस शुल्क को टिकट का हिस्सा बनाया जाएगा और ऐसे आधुनिक स्टेशन पर सभी यात्रियों से, यहां तक कि उन यात्रियों से भी यह शुल्क लिया जाएगा, जो आगमन स्टेशन पर मुश्किल से कुछ मिनट बिताएंगे और किसी भी आधुनिक सुविधा का उपयोग नहीं करेंगे। योजना यह है कि हर बड़े स्टेशन के उपयोग के लिए उपयोगकर्ता से विकास शुल्क लिया जाए चाहे उस स्टेशन का पुनर्विकास किया गया है या नहीं। इस प्रकार लोग पुनर्विकसित स्टेशनों पर हर सेवा के लिए भुगतान करने के अलावा, एक डेवेलपर पूंजीपति के मुनाफे में सीधे तौर पर योगदान देने के लिए मजबूर किये जायेंगे।

स्टेशन के पुनर्विकास को भी बुनियादी ढांचे की परियोजना बताकर, पूंजीपतियों की मदद की जा रही है। उन्हें कम ब्याज दरों पर बैंक से ऋण प्राप्त करने और अपने मुनाफों पर टैक्स रियायतें प्राप्त करने जैसी सुविधाओं का लाभ उठाने की अनुमति दी जायेगी।

मुट्ठीभर पूंजीपतियों के मुनाफों के लिए स्टेशनों को पुनर्विकसित करने की इस योजना से कई लाख कुलियों, फेरीवालों और अन्य सेवा प्रदाताओं को बेरोजगार कर दिया जायेगा।

रेलवे स्टेशनों की भूमि के अलावा, बड़े पूंजीपति रेलवे की खाली पड़ी भूमि और जो जमीन अभी रेलवे कॉलोनियों के पास है, उन सभी जमीनों पर कब्जा करने में रुचि रखते हैं, क्योंकि ये सभी जमीनें शहरों के बीच में हैं। भारतीय रेल के पास लगभग 4.81 लाख हेक्टेयर भूमि है, जिसमें से 90 प्रतिशत भूमि का उपयोग स्टेशनों, कॉलोनियों सहित ट्रैक और संरचनाओं के लिए किया जाता है। जबकि 0.51 लाख हेक्टेयर भूमि खाली पड़ी है।

रेलवे की जमीन आवास और वाणिज्यिक विकास के लिए लंबे पट्टे पर दी जा रही है जिसके लिए भारतीय रेल केवल पट्टे का किराया कमाएगा।

हिन्दोस्तानी पूंजीपतियों के साथ–साथ, विदेशी इजारेदार पूंजीपति भी भारतीय रेल के निजीकरण में रुचि रखते हैं। 2014 में ही रेलवे के 17 प्रमुख क्षेत्रों में 100 प्रतिशत प्रत्यक्ष विदेशी पूंजी निवेश की अनुमति दी गई थी। भारतीय रेल द्वारा लगभग 19,000 करोड़ रुपये की लागत से 800 लोकोमोटिव आपूर्ति करने और उन्हें बनाने के लिए बिहार में एक कारखाना लगाने के लिए, एक अनुबंध हो जाने के बाद उच्च–शक्ति वाले इलेक्ट्रिक इंजनों की आपूर्ति, अब फ्रांस की एक बड़ी कंपनी एल्स्टॉम कर रही है। इसी तरह, उच्च–शक्ति वाले डीजल इंजनों की आपूर्ति 2.5 बिलियन डॉलर

(18,500 करोड़ रुपये) की लागत से 1,000 इंजनों की आपूर्ति करने और उसी के लिए एक कारखाना स्थापित करने का एक अनुबंध होने के बाद, इस पर अब अमरीका की बड़ी कंपनी जी.ई. की इजारेदारी बन गई है। 2020 में, भारतीय रेल ने सभी रेल मार्गों को विद्युतीकृत करने की अपनी योजना की घोषणा की थी इसलिए ऐसे महंगे डीजल इंजनों का उपयोग केवल बिजली के इंजनों के फेल होने की स्थिति में ही किया जाएगा!

मेट्रो ट्रेनों की आपूर्ति के लिए भी एल्स्टॉम के साथ–साथ कनाडा के बॉम्बार्डियर को यह एकाधिकार दिया गया है, (एल्स्टॉम ने हाल ही में बॉम्बार्डियर को ख़रीद लिया है) सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनी बी.ई.एम.एल. को भी कुछ सप्लाई का आर्डर मिला है।

यह भी गौर करने की बात है कि भारतीय रेल की लोकोमोटिव और कोच जैसी सभी जरूरतों को अभी तक उसकी स्वयं की उत्पादन इकाइयां पूरा कर रही थीं और उसकी लागत बहुत ही कम थी। अब उन्हीं जरूरतों को पूरा करने के अनुबंध इन बड़ी इजारेदार कंपनियों को दिए गए हैं, जिससे भारतीय रेल को कहीं ज्यादा लागत का भुगतान करना पड़ेगा।

पूंजीपतियों को लगभग 6 लाख करोड़ रुपये की भारतीय रेल की विशाल संपत्ति और इसके बड़े पैमाने पर संचालन में अपना मुनाफा बनाने का एक बड़ा मौका दिखाई देता है। 2018–19 में भारतीय रेल का कुल राजस्व 2,00,000 करोड़ रुपये से अधिक था जो भारतीय रेल को, यदि वह एक निगम होता तो देश की दस सबसे बड़ी कंपनियों की सूची में एक स्थान दिलाता है। इतने बड़े पैमाने के एक संस्थान को जनता के पैसों से 150 से भी अधिक वर्षों की कड़ी मेहनत से बनाया गया है। पूंजीपति इसके बड़े राजस्व के मुनाफे वाले हिस्सों पर कब्जा करना चाहते हैं और सामाजिक रूप से आवश्यक लेकिन अक्सर जिनमें मुनाफा बनाने के अवसर

कम दिखते हैं उन सभी गतिविधियों को (जैसे कि देश के दूर–दराज के क्षेत्रों को जोड़ने के लिए और आवश्यक वस्तुओं को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने के लिए), भारतीय रेल के हाथ में उनको चलाने के लिए छोड़ देना चाहते हैं।

निजी कंपनियों को लोगों को बेहतर सेवाएं प्रदान करने नाम पर आमंत्रित किया जा रहा है, इस दावे का उद्देश्य केवल भारतीय रेल के निजीकरण के लिए लोगों का समर्थन जीतना है। यह करोड़ों मेहनतकशों के हित में बिलकुल नहीं है। यह केवल बड़े देशी और विदेशी इजारेदार पूंजीपतियों के हितों की सेवा करेगा।

निजीकरण के खिलाफ एस.आर.एम.यू. द्वारा मदुरई में किया प्रदर्शन
1 फरवरी 2021

भारतीय रेल का चरणबद्ध निजीकरण

17 मई, 2021

भारतीय रेल, देश की अर्थव्यवस्था में, एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। इसके निर्माण में मजदूरों और उनके परिवारों की कई पीढ़ियों ने योगदान दिया है। हिन्दोस्तानी सरकार द्वारा, देश के इस प्रमुख संस्थान को एक सुनियोजित तरीके से तोड़ा जा रहा है और लोगों से छिपाकर, उसका निजीकरण किया जा रहा है। पिछले 25 वर्षों के दौरान, चाहे केंद्र में कोई भी राजनीतिक पार्टी सत्ता में हो, हर सरकार ने "पुनर्गठन", "तर्कसंगतता" (रेशनलाइजेशन) और "आधुनिकीकरण" के नाम पर, भारतीय रेल के निजीकरण के एजेंडे को आगे बढ़ाया है।

अब हकीकत में, माल और यात्रियों के परिवहन सहित, भारतीय रेल की शायद ही कोई गतिविधि हो, जो निजीकरण के एजेंडा और प्रयासों से अछूती रही हो।

आज भारतीय रेल के निजीकरण को एक साथ कई मोर्चों पर आगे बढ़ाया जा रहा है।

भारतीय रेल को, सुनियोजित तरीके से विभिन्न निगमों में विभाजित किया जा रहा है। निगमीकरण का अर्थ है भारतीय रेल की कुछ गतिविधियों

को सरकारी स्वामित्व के तहत, एक अलग निगम में परिवर्तित करना। इन अलग–अलग कंपनियों को, फिर कुछ निजी इजारेदार पूंजीपतियों को या शेयरों की बिक्री के माध्यम से आंशिक रूप, या एक रणनीतिक बिक्री के रूप में पूरी तरह से बेचा जा सकता है। निगमीकरण का एक महत्वपूर्ण उद्देश्य, रेल मज़दूरों की एकता को कमजोर करना भी है क्योंकि वे विभिन्न कंपनियों में बंट जाते हैं।

अब तक भारतीय रेल द्वारा चलाई जा रही गतिविधियों के लिए लगभग दो दर्जन निगमों का गठन किया जा चुका है। (विवरण के लिए बॉक्स 1 देखें)

2020 में, रेलवे की बोगियों और इंजन का उत्पादन करने वाली सात उत्पादन इकाइयों के निगमीकरण की एक प्रमुख योजना की घोषणा की गई थी। मज़दूरों के भारी विरोध के चलते, इसे फिलहाल टाल दिया गया है।

निगमीकरण, निजीकरण की दिशा में पहला कदम है। गौर करने की जरूरत है कि शेयर बाजार में भारतीय रेल की छह कंपनियों के शेयर पहले ही बिक चुके हैं। ये कंपनियां हैं – भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड, आई.आर. सी.टी.सी. लिमिटेड, इरकॉन लिमिटेड, रेल विकास निगम लिमिटेड, रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, राइट्स लिमिटेड।

केंद्र सरकार, भारतीय रेलवे को दो भागों में – एक ट्रैक की मालिकी वाली कंपनी और दूसरी ट्रेन–संचालन कंपनी, इन दो टुकड़ों में तोड़ने की दिशा में आगे बढ़ रही है। जहां ट्रैक–मालिकी वाली कंपनी सरकारी स्वामित्व (सार्वजनिक क्षेत्र) वाली रहेगी, ट्रेन संचालन कंपनियां या तो सरकारी स्वामित्व वाली या निजी स्वामित्व वाली – दोनों प्रकार की हो सकती हैं। ट्रैक–मालिकी वाली कंपनी पूर्व–निर्धारित शुल्क पर, दोनों सरकारी और निजी–स्वामित्व वाली ट्रेन कंपनियों को अपना बुनियादी ढांचा, उनके इस्तेमाल के लिए प्रदान करेगी। पूंजीपति, यात्री और माल सेवाएं केवल उन्ही मार्गों पर ही उपलब्ध कराएंगे जिन पर उनको

बॉक्स 1 – निगमीकृत रेल गतिविधियां

भारतीय रेल से अलग करके निगमित की गई गतिविधियां

- इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आई.आर.सी.टी.सी.) – खानपान और ऑनलाइन टिकट आरक्षण सेवाएं प्रदान करता है। निजी 'तेजस' ट्रेनें भी चला रहा है।
- इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड – नई रेल लाइनों के लिए भारत और अन्य देशों में परामर्श सेवाएं प्रदान करता है।
- भारतीय रेलवे वित्त निगम (आई.आर.एफ.सी .) – इंजन, वैगन और कोच खरीदने के लिए बाजार से पूंजी की व्यवस्था करता है और उन्हें भारतीय रेलवे को पट्टे पर देता है।
- कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड – कंटेनर ट्रेनें चलाता है।
- मुंबई रेलवे विकास निगम (एम.आर.वी.सी.एल.) – मुंबई महानगर क्षेत्र में नई उपनगरीय रेल लाइनों का निर्माण और उपनगरीय रेलवे बुनियादी ढांचे को मजबूत करता है।
- रेल विकास निगम लिमिटेड (आर.वी.एन.एल.) – पूरे देश में रेल मार्गों के विद्युतीकरण सहित नए रेल बुनियादी ढांचे का निर्माण करता है।
- डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन लिमिटेड – मालगाड़ियों को तेज गति से चलाने के लिए समर्पित नई रेल लाइनों का निर्माण करता है।
- हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड – मुंबई और अहमदाबाद के बीच बुलेट ट्रेन परियोजना के लिए जिम्मेदार।
- भारतीय रेलटेल निगम लिमिटेड – रेलवे, सरकारी और निजी क्षेत्र के उपयोग के लिए दूरसंचार सेवाएं प्रदान करता है।
- राइट्स लिमिटेड – भारतीय और अन्य रेलवे को डिजाइन सेवाएं प्रदान करता है।
- रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आर.एल.डी.ए.) – निजी विकासकर्ताओं के माध्यम से रेलवे की खाली भूमि को व्यावसायिक रूप से विकसित करने के लिए जिम्मेदार
- भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड (आई.आर.एस.डी.सी.एल.) – निजी डेवलपर्स के माध्यम से रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण और वाणिज्यिक विकास के लिए जिम्मेदार।

पृथक रेल निगम के रूप में गतिविधियां प्रारंभ

- कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन – महाराष्ट्र, गोवा और कर्नाटक के तटीय जिलों में रेलवे सेवा प्रदान करता है।
- मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनें – दिल्ली, मुंबई, चेन्नई, कोलकाता, बैंगलोर, कोच्ची, जयपुर, अमरावती (आंध्र प्रदेश), महाराष्ट्र (पुणे, नागपुर), गुजरात, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, आदि के लिए संबंधित राज्य सरकारों के साथ संयुक्त उद्यम के रूप में मेट्रो ट्रेन सेवाओं का निर्माण और संचालन।

मुनाफा बनाने का मौका मिलेगा। भारतीय रेल के हिस्से में उन सभी सुविधाएं और सेवाएं प्रदान करने की जिम्मेदारी रह जायेंगी जो या तो पहले से ही घाटे में चल रही हैं, या उनमें मुनाफा बनाने की गुंजाइश नहीं है लेकिन जो सामाजिक रूप से लोगों के लिए निहायत जरूरी हैं।

निजी यात्री और मालगाड़ी सेवाओं को चलाने की योजना पहले ही शुरू की जा चुकी है। निजी यात्री ट्रेनों की शुरुआत 2019 में तेजस ट्रेनों के साथ हुई थी और अब अगले कुछ वर्षों में 109 मार्गों पर निजी–मालिकी पर चलने वाली 151 ट्रेनों की शुरुआत के साथ इसे और आगे बढ़ाया जा रहा है। निजी ट्रेनों के लिए चुने गए मार्ग सबसे व्यस्त मार्ग हैं और भारतीय रेल के लिए सबसे अधिक लाभदायक हैं।

2021 के केंद्रीय बजट में पश्चिमी और पूर्वी डेडिकेटेड–फ्रेट–कॉरिडोर पर निजी मालगाड़ियों को शुरू करने की योजना की घोषणा कर दी गई है, और 2022 में ये दोनों डेडिकेटेड–फ्रेट–कॉरिडोर निजी मालगाड़ियों को चलाने के लिए तैयार हो जाएंगे।

यात्री सुविधाओं में सुधार के लिए, रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण के नाम पर, रेलवे स्टेशनों के निजीकरण का एक और क्षेत्र खोल दिया गया है। इस उद्देश्य के लिए, एक नये संगठन, भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम, का गठन किया गया है। रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण के बाद, 8 से 30 वर्ष की लीज अवधि के लिए फूड स्टॉल, रिटायरिंग रूम, बिजली, प्लेटफॉर्म रखरखाव, पार्किंग जैसी सुविधाओं का प्रबंधन, निजी डेवलपर के हाथ में होगा। निजी डेवलपर्स को भी स्टेशनों की जमीन पर, मुनाफे बनाने हेतु शॉपिंग मॉल, होटल और आवासीय सुविधाओं जैसे अन्य धंधों को विकसित करने की खुली छूट दी जा रही है। इसके लिए जमीन 60 साल तक की लीज पर दी जाएगी। यात्रियों को अपने टिकट के एक हिस्से के रूप में इन निजीकृत स्टेशनों पर 'उपयोगकर्ता शुल्क'

का भुगतान करना होगा। यह धन राशि, पूंजीपतियों को भी मिलेगी। 110 स्टेशनों का आधुनिकीकरण और निजीकरण शुरू हो चुका है।

निजी यात्री और मालगाड़ियों की शुरूआत की तैयारी के लिए, सरकार ने 2018 में एक रेल विकास प्राधिकरण के गठन को मंजूरी दी थी जो रेलवे की एक सलाहकार सिफारिशी निकाय के रूप में काम करेगा। इस प्राधिकरण की जिम्मेदारी होगी, 'सेवाओं के खर्च के अनुरूप मूल्य निर्धारण करना' (जिसका अर्थ है सब्सिडी और रियायतों को हटाना), 'प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देना' (जिसका अर्थ है ट्रेन संचालन का निजीकरण), और 'निवेश के लिए सकारात्मक वातावरण' (जिसका अर्थ है निजी–पूंजी के लिए आकर्षक शर्तें प्रदान करना) – यह प्राधिकरण इन सब मुद्दों के बारे में सिफारिशें देगा।

जबकि भारतीय रेल के निजीकरण का कार्यक्रम पिछले छः वर्षों के दौरान भाजपा के नेतृत्व वाली सरकार द्वारा तेज किया गया है, यह उदारीकरण, निजीकरण और वैश्वीकरण के समग्र कार्यक्रम के हिस्से के रूप में, 1994 में नरसिंह राव के नेतृत्व वाली कांग्रेस सरकार द्वारा शुरू किया गया था।

कांग्रेस और भाजपा दोनों सरकारों द्वारा, समय–समय पर विभिन्न समितियों का गठन यह कहकर किया गया था कि उनका उद्देश्य, भारतीय रेल की दक्षता में सुधार के लिए, युक्तिसंगत–पुनर्गठन की जरूरत को पूरा करना है। (विवरण के लिए बॉक्स 2 देखें)

हमेशा उनका वास्तविक उद्देश्य उन गतिविधियों को, जो परंपरागत रूप से भारतीय रेल द्वारा की जाती रही हैं लेकिन जिनसे निजी मुनाफा कमाया जा सकता है, ऐसे नए क्षेत्रों को पूंजीपतियों के लिए खोलना रहा है और ऐसे क्षेत्र जिनमें मुनाफा बनाने की गुंजाइश कम है, ऐसी गैर–लाभकारी सेवाओं को सरकार द्वारा जनता के पैसे से चलाने के लिए छोड़ देना रहा है।

बॉक्स 2 – निजीकरण को न्यायोचित ठहराने के लिए कमेटियों का गठन

1994 : भारतीय रेल में सुधारों की सिफारिश करने के लिए तीन कमेटियों का गठन किया गया – 1) संगठनात्मक संरचना और प्रबंधन आचार पर विचार करने के लिये, प्रकाश टंडन कमेटीय 2) प्रबंधन सेवाओं के तर्कसंगत पुनर्गठन पर विचार करने के लिए, गुप्ता–नारायण कमेटी; और 3) रेलवे पूंजी–पुनर्गठन पर विचार करने के लिए पौलोज कमेटी।

2001 : डॉ. राकेश मोहन, पूर्व महानिदेशक, राष्ट्रीय अनुप्रयुक्त आर्थिक अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली की अध्यक्षता में भारतीय रेलवे पर विशेषज्ञ समूह (एक्सपर्ट ग्रुप) ने " पुनराविष्कार और विकास के लिए नीति–अनिवार्यता" शीर्षक से, एक रिपोर्ट प्रस्तुत की। इस रिपोर्ट के द्वारा, रेलवे गतिविधियों को 'कोर' और 'नॉन–कोर' में वि. भाजित करने और गैर–कोर गतिविधियों के आउट–सोर्सिंग और उनके निगमीकरण का प्रस्ताव रखा गया।

2011 : 'भारतीय रेल का आधुनिकीकरण' के लिए सैम पित्रोदा की अध्यक्षता में गठित कमेटी ने निजी–सार्वजानिक–साझेदारी के माध्यम से निजीकरण को और आगे बढावा दिया।

2014 : 'मुख्य प्रकल्पों के लिए संसाधनों का इंतजाम और रेलवे मंत्रालय एवं रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन' विषय पर नीति आयोग के सदस्य, बिबेक देबराय की अध्यक्षता में एक कमेटी का गठन किया गया। उसने भारतीय रेलवे के साथ स्पर्धा में निजी यात्री और माल गाड़ियां शुरू करने की सिफारिश की।

पहले यह सुझाव दिया गया था कि भारतीय रेल को केवल उन्हीं गतिविधियों में संलग्न होना चाहिए जो सीधे तौर पर रेलवे की 'मूल' (कोर) गतिविधि से संबंधित हैं और सभी 'गैर–कोर' गतिविधियों को आउटसोर्स या निगमीकृत किया जा सकता है। माल और यात्री परिवहन को "कोर" गतिविधि के रूप में परिभाषित किया गया था।

पिछले कुछ वर्षों में, रेलवे स्टेशनों की सफाई, ट्रेनों की धुलाई, भोजन खानपान, बेड रोल की लोडिंग–अनलोडिंग, ए.सी. डिब्बों के एयर कंडीशनिंग

के रखरखाव, आदि बहुत सी गतिविधियों को आउटसोर्स किया गया है। लोकोमोटिव, कोचों और वैगनों के उत्पादन, दूरसंचार नेटवर्क के रखरखाव और आईटी सिस्टम जैसी महत्वपूर्ण गतिविधियों को भी आउटसोर्स किया गया। रेल मज़दूरों के कल्याण के लिए स्कूल, कॉलेज और अस्पताल चलाने की गतिविधियों को भी आउटसोर्स किया गया। आउटसोर्सिंग का मतलब है कुछ विशेष गतिविधियां, जो अब तक भारतीय रेल के मजदूरों द्वारा चलायी जा रही थीं, अब एक निजी ऑपरेटर को अनुबंध (कॉन्ट्रैक्ट) पर चलाने के लिए दे दी जायेंगी।

माल परिवहन के निजीकरण का पहला प्रयास, 2006 में किया गया था जब निजी ऑपरेटरों द्वारा कंटेनर ट्रेन चलाने की नीति की घोषणा की गई थी। इस नीति के आधार पर, कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर) सहित 19 कंपनियों को, कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए लाइसेंस दिया गया था। ये कंटेनर ट्रेनें, पूर्व–निर्धारित ढुलाई शुल्क के भुगतान पर, लाइसेंस–प्राप्त निजी कंटेनर ट्रेन ऑपरेटरों की जरूरतों को पूरा करने के लिए चलाई जाती हैं।

भारतीय रेल ने, निजीकरण कार्यक्रम को आगे बढ़ाने के लिए सार्वजनिक–निजी–साझेदारी (पी.पी.पी.) मॉडल का भी इस्तेमाल किया। जबकि इसे साझेदारी कहा जाता है, पी.पी.पी. वास्तव में एक अत्यंत असमान और एकतरफी व्यवस्था है, जहां निजी कंपनी को मुनाफे का आश्वासन दिया जाता है, जबकि राज्य, लोगों के प्रतिनिधि के रूप में, सभी जोखिमों का वहन करता है। राज्य (केंद्र सरकार), निवेश की गई निजी पूंजी पर मुनाफे की एक गारंटीकृत दर दिलाने का वायदा करता है। इस तरह से, जब कि मुनाफा निजी पूजीपतियों की जेबों में जाता है, किसी भी तरह का नुकसान होने पर, सरकार लोगों की पूंजी से लोगों के नाम पर उसकी भरपाई करती है।

पी.पी.पी. मॉडल पूंजीपतियों के लिए रेलवे स्टेशनों, हाई–स्पीड रेल कॉरिडोर, एलिवेटेड रेल कॉरिडोर, फ्रेट टर्मिनलों, वैगनों को पट्टे पर देने,

लोको और कोच निर्माण, और कैप्टिव बिजली उत्पादन जैसे विभिन्न रेल परिचालनों से लाभ के लिए पसंदीदा तरीका बन गया है।

2014 में, 100 प्रतिशत प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफ.डी.आई.) के लिए रेलवे के 17 प्रमुख क्षेत्रों को खोलने के साथ ही, निजी भारतीय और विदेशी पूंजी के लिए मुनाफा बनाने के लिए, और अधिक आकर्षक अवसर पैदा हुए। अमेरिका की कंपनी, जनरल इलेक्ट्रिक (जी.ई.) और फ्रांस की एल्स्टॉम कंपनी की विदेशी पूंजी के साथ, दो उच्च–मूल्य के डीजल और इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव निर्माण संयंत्र, पहले से ही बिहार के माधेपुरा और मढ़ौरा में चल रहे हैं और इन दोनों कंपनियों को दीर्घकालीन व्यापार का आश्वासन भी दिया गया है।

यह स्पष्ट है कि भारतीय रेल का निजीकरण, दो दशकों से भी अधिक समय से, लोगों की पीठ–पीछे, कदम–दर–कदम चलता रहा है। इसे शुरू में, आउटसोर्सिंग और पी.पी.पी. के नाम से किया गया था। अब इसे, खुलेआम निजीकरण के नाम पर, अंजाम दिया जा रहा है।

यह एक ऐसा कार्यक्रम है जो अंततः भारतीय रेल की सभी लाभदायक गतिविधियों को पूंजीपतियों को हस्तांतरित कर देगा। सरकारी स्वामित्व वाली भारतीय रेल के पास घाटे में चल रहे यात्री और माल ढुलाई संचालन के साथ–साथ केवल पटरियों, सिग्नलिंग सिस्टम और इस से संबंधित बुनियादी ढांचे का स्वामित्व ही बचेगा – बाकी सब निजी पूजीपतियों को सौंप दिया जाएगा।

रेल निजीकरण का अंतर्राष्ट्रीय अनुभव

27 जून, 2021

दुनिया के विभिन्न देशों में रेलवे के निजीकरण के अध्ययन से पता चलता है कि इसका लाभ केवल इजारेदार पूंजीपतियों को ही मिला है। लोगों को भारी नुकसान हुआ है। (ब्रिटेन, जापान, मलेशिया, लैटिन अमरीका, अर्जेंटीना, मैक्सिको और ब्राजील के बारे में पृष्ठ 32, 37, 39, 40, 42 और 43 पर बॉक्स देखें)।

रेलवे के निजीकरण ने इन इजारेदार पूंजीपतियों को जनता के पैसे से निर्मित विशाल बुनियादी ढांचे का इस्तेमाल करने की सुविधाएं दीं। अंतर्राष्ट्रीय अनुभव यह भी दर्शाता है कि पूंजीपति निजी रेल सेवाएं तभी तक चलाते हैं, जब तक वे इसके द्वारा अधिकतम मुनाफ़ा बना सकते हैं। यदि रेल परिचालन से अपेक्षित मुनाफ़े की दर उन्हें नहीं मिलती है, तो पूंजीपति अपनी सरकार से कहते हैं कि वह उन्हें उबारे। इतने सारे देशों के अनुभव से पता चलता है कि निजीकरण के बाद, निजी मालिक रेल के नए बुनियादी ढांचे के निर्माण में बहुत कम पूंजी–निवेश करते हैं।

उन देशों की सरकारों द्वारा निजी संचालकों को सब्सिडी का भुगतान किये जाने के बावजूद, रेलवे के निजीकरण से रेल किराए में तेज़ी से वृद्धि हुई है। इससे गैर–लाभकारी मार्ग बंद हो गए हैं। निजी संचालकों ने मनमाने किराए

निर्धारित करने की खुली छूट का सहारा लेकर अपने मुनाफ़े में और अधिक वृद्धि की है, इसका मतलब है कि निजी संचालकों द्वारा यात्रा के सबसे व्यस्ततम समय के दौरान, सबसे अधिक किराया वसूला जाता है, क्योंकि उस समय पर अधिकांश कामकाजी लोगों को काम करने की अपनी जगह तक यात्रा करने या वहां से घर लौटने के लिए रेल से यात्रा करने की ज़रूरत होती है। ज्यादातर जगहों परं देखा गया है कि निजीकरण के तुरंत बाद, कम लाभ वाले मार्गों पर रेल सेवा को बंद कर दिया गया, जिससे यात्रियों के लिए सेवाओं में गंभीर गिरावट आई। अधिकांश कटौती यात्रियों को दी जाने सुविधाओं में की गई थी। बड़ी संख्या में कम यातायात वाले रेल मार्ग बंद होने से माल सेवाओं में भी कटौती देखी गई।

निजीकरण के तुरंत बाद, मज़दूरों की संख्या में तेज़ी से कमी आती देखी गयी है और लागत में कटौती करने के लिए बड़े पैमाने पर, ठेका मज़दूरों और अप्रशिक्षित मज़दूरों का सहारा लिया गया।

रेल–सुरक्षा में गिरावट देखी गई क्योंकि लागत में कटौती करने के लिए रखरखाव की उपेक्षा की गई। बुनियादी ढांचे पर नया खर्च करने से बचने के लिए, पुराने बुनियादी ढांचे को समय पर नहीं बदला गया। मज़दूरों पर काम का अत्याधिक बोझ डालने का सुरक्षा पर बुरा प्रभाव भी देखा गया। अर्जेंटीना में रेलवे के निजीकरण के बाद, दुर्घटनाओं का तांता लग गया, जिसके परिणामस्वरूप दर्जनों लोगों की जानें चली गईं – लोगों ने बड़े पैमाने पर निजीकरण के ख़िलाफ़ विरोध प्रदर्शन किये। इस प्रकार उन प्रदर्शनों ने, उस देश की सरकार को रेलवे के पुनर्राष्ट्रीयकरण के लिए मजबूर कर दिया।

ब्रिटिश रेल में भी निजीकरण के बाद दुर्घटनाओं में वृद्धि हो गई। पैसे बचाने के लिए कई अप्रशिक्षित मज़दूरों को अस्थायी अनुबंध (ठेके) पर रखा गया था।

राज्य के स्वामित्व वाली रेलवे के निगमीकरण को उचित ठहराने के लिये यह दावा किया गया कि सरकार को उन्हें वित्तीय सहायता देने की

आवश्यकता नहीं होगी। फ्रांस और स्विटजरलैंड का अनुभव बताता है कि यह सच नहीं है। (निगमीकरण के बाद सरकारी सहायता के बारे में पृष्ठ 45 पर बॉक्स देखें)। इन देशों की सरकारों ने निजी कंपनियों की मांग मान ली कि पूंजीपतियों के निवेश पर उन्हें सुनिश्चित मुनाफ़े का आश्वासन दिया जाये। भले ही किराए में बढ़ोतरी न की गई हो लेकिन यह देखा गया कि पूंजीपतियों की जेब, जनता के पैसे से भरी जा रही है।

जब भी निजी संचालक संकट में आये और उन्हें घाटा होने लगा तो उन्होंने तुरंत यात्रा सेवाओं की आपूर्ति को जारी रखने में असमर्थता प्रकट की और इस प्रकार, सरकारें उन्हें आर्थिक मदद देकर या उनका पुनर्राष्ट्रीयकरण करके उन्हें घाटे से बाहर निकालने के लिए मजबूर हो गईं। इस प्रकार हक़ीक़त में रेल कंपनियों के निजी मालिकों का घाटा सरकारों को ही वहन करना पड़ता है जबकि मुनाफ़ा मालिकों की जेब में जाता है!

एक भ्रम फैलाया गया है कि राज्य के स्वामित्व वाले उद्यम, लोगों को कुशल, उच्च गुणवत्ता वाली रेल सेवाएं प्रदान नहीं कर सकते हैं। सरकार के स्वामित्व वाली स्विस फेडरल रेलवे (एस.बी.बी.) को दुनिया में सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में से एक माना जाता है। रूस और चीन में, जिन देशों में दुनिया की दो सबसे बड़ी रेल सेवाओं के उद्यम हैं, दोनों ही राज्य के स्वामित्व वाले हैं। यूरोप में अधिकांश रेल सेवायें, उनके निगमीकरण के बावजूद मुख्य रूप से सरकारी स्वामित्व में हैं।

विश्व प्रसिद्ध मॉस्को मेट्रो और उसके स्टेशन, तत्कालीन सोवियत संघ समाजवादी गणराज्य (यू.एस.एस.आर.) द्वारा 1920–30 के दशक में बनाए गए थे, और वे आज भी राज्य के स्वामित्व वाले उद्यम हैं और अभी भी दुनिया में सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में से एक माने जाते हैं। 1930 और 1940 के दशक में समाजवादी सोवियत संघ के निर्माण में रेलवे ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई थी। (भूतपूर्व सोवियत संघ में रेलवे पर पृष्ठ 46 पर बॉक्स देखें)

कुल मिलाकर, निजीकरण–निगमीकरण के द्वारा उपभोक्ताओं और समाज का भला हो सकता है, हक़ीक़त में यह दावा कहीं भी सच साबित नहीं हो सका है। इसके विपरीत, निजीकरण के बाद ऐसा देखने में आया है कि रेल सेवाओं का उपयोग करने वाले उपभोक्ताओं की स्थिति और भी बदतर हो जाती है। रेलवे के निजीकरण के हर एक उदाहरण में यह स्पष्ट देखने में आया है कि मज़दूरों का काफी नुकसान होना निश्चित है। कई मामलों में, निजीकरण के बाद रेलवे को फिर से सक्षम बनाने के लिए सरकार को रेल बजट में वृद्धि करनी पड़ी है। रेलवे, जो कि सार्वजनिक सेवाएं प्रदान करने वाला एक साधन है, एक बार जब वह निजी हाथों में चला जाता है तो जनता को सुरक्षित और किफ़ायती दामों पर परिवहन का साधन प्रदान करने की सार्वजनिक हित की सेवा मिलनी बंद हो जाती है। यह इजारेदार पूंजीपतियों के अधिकतम मुनाफ़े बनाने के लालच को पूरा करने का एक साधन बन जाता है।

विफल हुआ ब्रिटिश रेल का निजीकरण

रेल उपयोगकर्ताओं के लिए बेहतर और सस्ती सेवा के वादे के साथ, 1993 के रेलवे अधिनियम के माध्यम से ब्रिटिश रेल का निजीकरण किया गया था। ब्रिटिश रेल को दर्जनों कंपनियों में बांट दिया गया और इसका निजीकरण कर दिया गया। देशभर में लगभग 25 निजी कंपनियों ने यात्री ट्रेनों का संचालन किया और छह कंपनियों ने मालगाड़ियां चलाईं। रेलवे के बुनियादी ढांचे जैसे ट्रैक, सिग्नलिंग और स्टेशनों का रखरखाव, रेलट्रैक नामक निजी कंपनी द्वारा किया जाता था।

रेलट्रैक ने रेलवे के बुनियादी ढांचे का रखरखाव करने के लिये, अपने मुनाफ़े से कोई पुनर्निवेश नहीं किया, जिससे पटरियां ख़राब हो गईं और परिणामस्वरूप बहुत–सी रेल दुर्घटनाएं हुईं। इसके बावजूद,

रेलट्रैक को 2001 में बड़ी वित्तीय समस्याओं का सामना करना पड़ा और एक नई सरकारी–स्वामित्व वाली कंपनी नेटवर्क रेल को 2004 में रखरखाव और नवीनीकरण का कार्यभार संभालना पड़ा।

निजीकरण के 25 वर्षों के बाद, इंग्लैंड में रेल सेवाओं का अब व्यवहार में पुनर्राष्ट्रीयकरण हो गया है। जब 2020 में महामारी के कारण यात्रियों की संख्या कम हो गयी और घाटा बढ़ गया, तब सरकार ने 1 अप्रैल, 2020 से सभी निजी रेल कंपनियों के घाटे को अपने ऊपर ले लिया। रेल कंपनियों को अब सरकारी रिकॉर्ड में "सार्वजनिक गैर–वित्तीय निगम" माना जाता है।

2020 में महामारी के फैलने से पहले ही निजी कंपनियों ने कई मार्गों पर अपना संचालन जारी रखने से इनकार कर दिया था और उन्होंने इन मार्गों को संचालन वापस लेने के लिए सरकार को मजबूर कर दिया था।

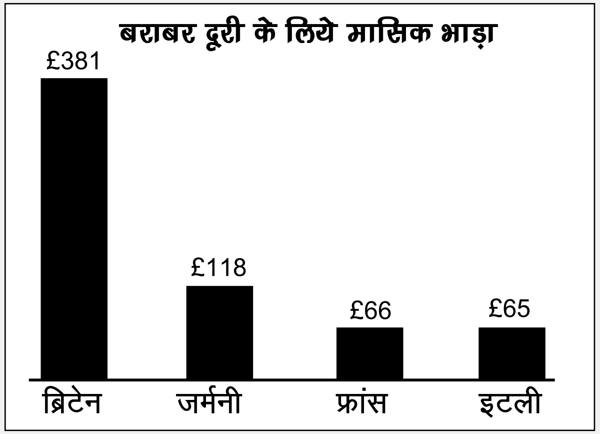
ब्रिटिश सरकार को जून 2020 में ब्रिटिश रेलवे के भविष्य की समीक्षा के लिए, एक कमेटी का गठन करना पड़ा क्योंकि लोग बड़ी संख्या में पुनर्राष्ट्रीयकरण की मांग कर रहे थे। हाल ही में ब्रिटेन में एक जनमत संग्रह से पता चला है कि 75 प्रतिशत लोग ब्रिटिश रेलवे के पुनः राष्ट्रीयकरण के पक्ष में थे।

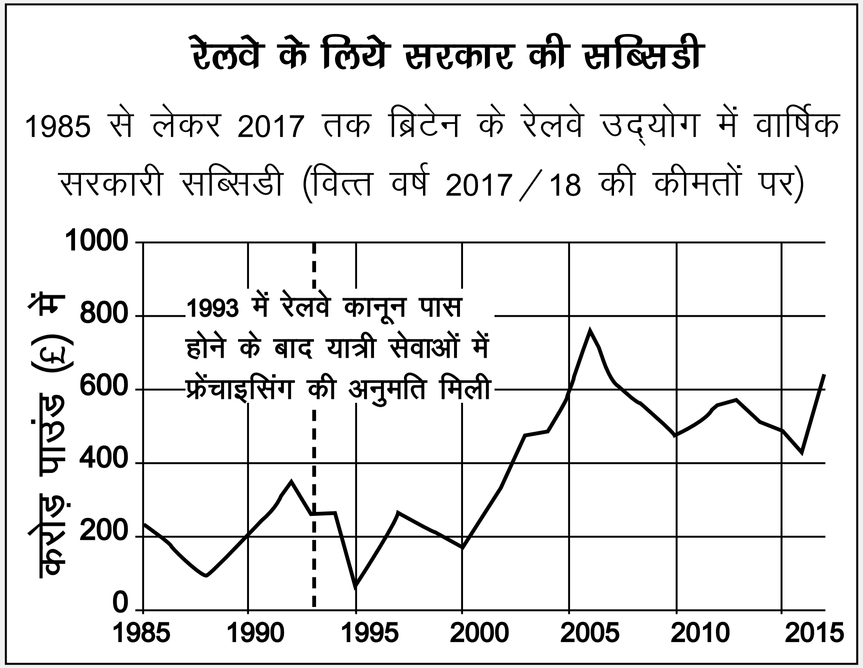
हाल ही में ब्रिटिश सरकार ने 20 मई, 2021 को एक श्वेत पत्र जारी किया है, जिसमें समीक्षा के आधार पर रेलवे के लिए एक योजना प्रस्तुत की गयी है। यह योजना 90 के दशक की निजीकृत रेलवे प्रणाली को ख़त्म करके, कई मायनों में निजीकरण से पहले की कार्य प्रणाली को वापस लाने की सिफारिश करती है और इस तरह एक बार

फिर पटरियों, गाड़ियों, किराए और टिकटिंग को एक ही सार्वजनिक निकाय के तहत लाने की योजना प्रस्तुत करती है, जो 2023 से अमल में आएगी। उम्मीद की जा रही है कि निजी संचालकों को ट्रेनों के संचालन के ठेके दिए जायेंगे। नया मॉडल एक "ऑपरेशन कॉन्ट्रैक्ट" की तरह होगा, जहां निजी संचालक को शुल्क मिलेगा और राजस्व के कुछ हिस्से को और देकर, उन्हें और अधिक यात्रियों को आकर्षित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।

रेल निजीकरण मंत्री ने 1993 में घोषणा की थी कि "मुझे कोई कारण नहीं दिखता कि निजीकरण के तहत, किराए में तेज़ी से वृद्धि होगी। कई स्थानों पर वे अधिक लचीले होंगे और कम हो जाएंगे।" इसके विपरीत हक़ीक़त यह है कि ब्रिटेन में निजीकरण के बाद रेल सेवाएं और महंगी हो गईं। 1995 और 2015 के बीच, यात्री किराए में औसतन 117 प्रतिशत की वृद्धि हुई और कई मार्गों पर तो 200 प्रतिशत से भी अधिक की वृद्धि देखने में आयी।

ब्रिटेन में मासिक सीजन टिकटों की क़ीमत, फ्रांस और इटली की तुलना में पांच गुना अधिक और जर्मनी की तुलना में तीन गुना अधिक है। ब्रिटेन में रेल यात्रा अधिक आरामदायक और कुशल होने की बजाय, जर्मनी, फ्रांस, इटली और स्पेन में मुख्य रूप से सार्वजनिक स्वामित्व वाली रेल सेवाओं की तुलना में धीमी और अधिक भीड़भाड़ वाली है।





निजी कंपनियों ने नई पूंजी का निवेश बहुत कम किया है। हाल के वर्षों में रेलवे में किये गए नए निवेश का 90 प्रतिशत से अधिक हिस्सा, करदाताओं के पैसे से या सरकार द्वारा दी गयी गारंटी के उधार से आया है।

पूंजीपतियों को ब्रिटिश राज्य से वित्तीय सहायता मिलती रही। अनुबंधों के तहत, निजी संचालकों को विभिन्न कारणों से मुआवज़ा देना सरकार के लिए आवश्यक था। उदाहरण के लिए, यदि कोई ट्रेन लेट हो जाती तो सरकार के स्वामित्व वाली नेटवर्क रेल को निजी कंपनी को मुआवज़ा देना पड़ता है। यदि सरकार एक नई ट्रेन चलाने के लिए कहे और यातायात एक निर्दिष्ट स्तर से नीचे पाया जाये, तो नुकसान की भरपाई सरकार को करनी पड़ती है।

रेल सब्सिडी वास्तव में 1992–93 में 270 करोड़ पाउंड से बढ़कर 2018–19 में 730 करोड़ हो गई। 2013–14 में सरकार ने निजी रेल कंपनियों को 380 करोड़ पाउंड दिये। यूनाइटेड किंगडम (ब्रिटेन) की सरकार ने 2016–2017 में राष्ट्रीय रेल को 420 करोड़ पाउंड की सब्सिडी दी और यूनाइटेड किंगडम की रेल के बुनियादी ढांचे का प्रबंधन करने वाली सार्वजनिक संस्था नेटवर्क रेल को 570 करोड़ पाउंड का ऋण दिया।

2007 और 2011 के बीच, केवल पांच कंपनियों को सरकार से लगभग 300 करोड़ पाउंड प्राप्त हुए। इस भुगतान के बल–बूते पर, उन्होंने 50.4 करोड़ पाउंड के मुनाफ़े की घोषणा की और इसका 90 प्रतिशत से अधिक हिस्सा 46.6 करोड़ पाउंड शेयरधारकों को भुगतान किया गया। इस प्रकार, पूंजीपतियों का पूरा मुनाफ़ा और आय, जिसका डिविडेंड के रूप में भुगतान किया गया, वह हक़ीक़त में सभी बर्तानवी लोगों की जेब से ही आया था।

ब्रिटेन के लोगों ने प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से ब्रिटिश रेल के निजीकरण की भारी क़ीमत चुकाई है। वे बहुत खराब–गुणवत्ता वाली सेवाओं के लिए पहले से भी बहुत अधिक किराए का भुगतान करते हैं। पूंजीपतियों को उनका मुनाफ़ा सुनिश्चित करने के लिए हर साल जनता का पैसा दिया जाता है। जब भी निजी रेल कंपनियों को नुकसान होता है, वे रेल सेवाओं के पुनर्राष्ट्रीयकरण के लिए सरकार को बाध्य करती हैं; निजी कंपनियों द्वारा किए गए नुकसान की भरपाई ब्रिटिश सरकार द्वारा की जाती है। पूंजीपतियों के मुनाफ़े निश्चित करने के लिए, कुछ मार्गों के निजीकरण, पुनर्राष्ट्रीयकरण और पुनर्निजीकरण का चक्र, कई बार दोहराया गया है। देश के इस चक्र की बढ़ती लागत लोगों को चुकानी पड़ती है, जबकि पूंजीपति और भी अमीर होते जाते हैं।

मलेशिया

मलेशिया की राजधानी कुआलालंपुर में, पहली लाइट रेल ट्रांजिट (एल.टी.आर.) लाइन, स्टार एल.आर.टी. को एक निजी कंपनी द्वारा बनाया गया था और 1998 में चालू किया गया था। दूसरा एल.टी.आर. बनाने और संचालित करने का अनुबंध भी उसी समय एक दूसरी निजी कंपनी, पुत्रा को दिया गया था। 1997–98 में जब मलेशिया पर वित्तीय संकट आया तो दोनों निजी कंपनियों ने कर्ज़ चुकाना बंद कर दिया और निर्माण कार्य बंद कर दिया। दोनों कंपनियों ने खुद को दिवालिया घोषित कर दिया और इस तरह सरकार को दोनों कंपनियों को अपने हाथ में लेना पड़ा।

मलेशिया के अनुभव ने एक बार फिर दिखाया है कि पूंजीपति रेलवे तभी तक चलाते हैं जब तक उन्हें मुनाफ़ा होता है। जब वे नुकसान का सामना करते हैं तो वे अपनी प्रतिबद्धता को निबाहना बंद कर देते हैं और राज्य को रेलवे का राष्ट्रीयकरण करने के लिए मजबूर करते हैं।

जापान

जापान में रेलवे का निजीकरण 1987 में किया गया था और निजीकरण के समर्थक इसे लोगों को बेहतर सुविधाएं प्रदान करने के एक मॉडल के रूप में पेश करते हैं। जापान नेशनल रेलवे को छह क्षेत्रीय रेल कंपनियों और एक माल ढुलाई कंपनी में बांटकर निजीकरण किया गया था। निजीकरण के बाद, निजी रेल संचालकों

को कमर्शियल और रियल एस्टेट–व्यवसायों में प्रवेश करने की भी अनुमति दी गई। आज कुछ निजी ऑपरेटरों के लिए, गैर–परिवहन राजस्व उनके कुल राजस्व का 30 प्रतिशत से 60 प्रतिशत हिस्सा हैं! इसका मतलब है कि रेलवे कंपनियां शॉपिंग सेंटर, रेस्तरां और होटल चला रही हैं।

निजीकरण के समर्थक इस हक़ीक़त को छिपाते हैं कि जापान के लोग आज भी रेल के निजीकरण की क़ीमत चुका रहे हैं। जापान नेशनल रेलवे ने पहली बार निजी कंपनियों को सौंपने से पहले, विशेष रूप से द्वितीय विश्व युद्ध के बाद, सार्वजनिक धन का उपयोग करके एक आधुनिक रेल ढांचे का निर्माण किया था। इसमें मशहूर शिंकानसेन (बुलेट ट्रेन) चलाने के लिए पूरी तरह से नई रेल लाइनों के साथ–साथ, सिग्नलिंग और संचार प्रणाली भी शामिल थी। आधुनिक बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए सरकार द्वारा भारी ऋण लिया गया था लेकिन ऋण चुकाने की ज़िम्मेदारी, निजीकरण के बाद भी जापानी सरकार के पास ही रही!

निजीकरण के 30 साल से अधिक समय के बाद भी, नए शिंकानसेन मार्गों के लिए रेल लाइनें सरकारी धन से बनाई जा रही हैं और जो निजी कंपनियों को इस्तेमाल के लिए सौंपी जा रही हैं!!

इसलिए यह समझना ज़रूरी है कि जापान में, तथाकथित सफल रेल निजीकरण हक़ीक़त में, आधुनिक बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए सार्वजनिक धन के निरंतर उपयोग और फिर इसे निजी मुनाफ़े अर्जित करने के लिए पूंजीपतियों को सौंपने के मॉडल पर आधारित है।

लैटिन अमरीका में रेल निजीकरण का अनुभव

आठ लैटिन अमरीकी देशों – अर्जेंटीना, बोलीविया, ब्राजील, चिली, कोस्टा रिका, ग्वाटेमाला, मैक्सिको और पेरू – ने विश्व बैंक के समर्थन और प्रभाव में 1990 के दशक में रेलवे का कुछ हद तक निजीकरण किया।

2001 में निजीकरण के प्रभाव का मूल्यांकन करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय परिवहन श्रमिक संघ (आई.टी.एफ.) ने एक अध्ययन किया जिसने निम्नलिखित बातों को दर्शाया :

1. निजीकरण के एक दशक से भी कम समय के भीतर ही अधिकांश निजी संचालकों ने अपेक्षा के अनुरूप लाभ न होने के कारण अनुबंधों को संशोधित करने की मांग की हालांकि यह सारे अनुबंध लंबी अवधि के लिए थे।
2. अधिकांश शहरी यात्री सेवाओं के लिए रेल किराए में वृद्धि हुई। सामान्य तौर पर यह पाया गया कि निजीकृत यात्री सेवाओं में रियायत देने के लिए अनुदान देने की ज़िम्मेदारी सरकारों की हो गयी।
3. घाटे में चल रही सेवाओं को सामाजिक रूप से आवश्यक होने पर भी बंद कर दिया गया। अंतर–शहरीय यात्री सेवाओं के साथ भी यही हुआ।
4. निजी कंपनियों ने मुख्य रूप से बहुत बड़े पैमाने पर नौकरियों में कटौती करके खर्चा कम किया तथा विश्व बैंक ने यह करने में निजी कंपनियों को मदद दी। रेलवे में प्रत्यक्ष रोज़गार साधारणतः 75 प्रतिशत कम किया गया। कुछ नए रोज़गार उत्पन्न हुए पर वे मुख्य रूप से, ठेकेदारों और उप–ठेकेदारों के माध्यम से थे।

लैटिन अमरीका के तीन बड़े देशों – ब्राजील, अर्जेंटीना और मैक्सिको के अनुभव पर एक विस्तृत नज़र इस बात की पुष्टि करती है कि रेल

निजीकरण मज़दूर–विरोधी, समाज–विरोधी और पूंजीपतियों के लालच को पूरा करने का साधन है।

अर्जेंटीना

अर्जेंटीना के रेल नेटवर्क को तीन भागों में विभाजित किया गया था – माल ढुलाई, अंतर–शहरीय यात्रा और मेट्रो यात्री रेल सेवा (अर्जेंटीना की राजधानी ब्यूनस आयर्स के लिए)। 1948 में राष्ट्रीयकरण के बाद, पुराने निजी–ढांचे के समान माल ढुलाई की सेवाओं को छह क्षेत्रीय कंपनियों में विभाजित किया गया था। 1996 में 30 साल के पट्टे पर उनका निजीकरण किया गया पर अचल संपत्ति जैसे ट्रैक, स्टेशन और रोलिंग स्टॉक राज्य की मालिकी में रहे। इनको ठेके के तहत निजी कंपनियों को पट्टे पर दिया गया था। अनुबंधों में यात्री सेवाओं के लिए भुगतान किया जाने वाला अनुदान भी शामिल था।

1993 में निजीकरण से पहले अर्जेंटीना में 47,000 कि.मी. (भारत के रेल नेटवर्क की लंबाई लगभग 68,000 कि.मी. है) का रेल नेटवर्क था। निजीकरण के तुरंत बाद, रेलवे नेटवर्क की क्षमता एक चौथाई तक कम हो गयी थी और 1998 तक लगभग 793 रेलवे स्टेशनों को बंद कर दिया गया था।

रेल प्रणाली के बंद होने से इस पर निर्भर अधिकांश ग्रामीण शहर खाली हो गए, शून्य बन कर रह गए और इन शहरों में हुआ विकास भी ख़तम हो गया। अर्जेंटीना के कृषि उत्पादकों द्वारा अपने उत्पाद की ढुलाई के लिए कम कुशल सड़क परिवहन के उपयोग के कारण कठिनाई का सामना करना पड़ा क्योंकि इसका भाड़ा राज्य के स्वामित्व वाली रेल सेवाओं की तुलना में लगभग 70 प्रतिशत अधिक था।

श्रमिकों की संख्या में भी एक बड़ी कमी नज़र आई जो कि 1989 में 94,800 से घटकर 1997 में लगभग 17,000 ही रह गई।

निजी कंपनियों ने इंजनों और रोलिंग स्टॉक में पूंजीनिवेश नहीं किया, जो क्षमता बढ़ाने के लिए आवश्यक थे। अतः सेवा की गुणवत्ता और यात्री संख्या में गिरावट आई।

कुछ वर्षों के भीतर ही निजी संचालाकों ने संचालन–व्यय और कुछ निवेश को कवर करने के लिए अनुदान में वृद्धि की मांग की।

निजीकरण के तहत पर्याप्त सरकारी अनुदान जारी रहा ताकि रेल व्यवस्था पूर्ण रूप से तहस–नहस न हो। सिर्फ एक साल, 2011 में पूंजीपतियों को लगभग 700 मिलियन डॉलर का अनुदान मिला। गुजरे हुए वर्षों से यह देखने में आया कि निजी कंपनियों को मिलने वाला सरकारी अनुदान रेलवे के राज्य प्रबंधन के तहत होने वाले नुकसान के बराबर स्तर तक पहुंच गया, जबकि रेल सेवा सीमित ही रही और बुनियादी ढांचा अधिक ख़राब हो गया था।

पांच साल के भीतर, निजी संचालकों ने किराए में 40 प्रतिशत से 60 प्रतिशत के बीच वृद्धि की। इसके अलावा उन्हें अगले चार वर्षों में औसतन 80 प्रतिशत, 50 से 100 प्रतिशत के बीच, किराए में वृद्धि की अनुमति दी गई थी। अर्जेंटीना के महानगरीय यात्री, निजीकरण के दस वर्षों के भीतर उसी यात्रा के लिए पहले की तुलना में लगभग तीन गुना किराया दे रहे थे। निजीकरण ने रेल चलाने की लागत का बोझ सरकार से यात्रियों पर स्थानांतरित कर दिया।

ज्यादा भीड़भाड़ और सुरक्षा, प्रकाश व्यवस्था व स्वच्छता में कमी, यात्रियों की आम शिकायतें बन गईं।

निजीकरण का सबसे ज्यादा असर यात्रियों की सुरक्षा पर देखने में आया। राजधानी ब्यूनस आयर्स में, 2011 और 2012 के बीच छह महीने के भीतर ही दो बड़ी दुर्घटनाओं में 60 से अधिक लोगों की मृत्यु हो गई। इन दुर्घटनाओं ने लोगों को सड़क पर उतरने पर मजबूर कर दिया और वे पुनर्राष्ट्रीयकरण की मांग करने लगे। इस मांग को अब और नज़रंदाज़ नहीं किया जा सकता था। अंततः 2015 में निजीकरण को एक नई सार्वजनिक क्षेत्र की रेल कंपनी में पूरे रेल सिस्टम का विलय करके अर्जेंटीना में रेलवे के निजीकरण को उलट दिया गया।

अर्जेंटीना में रेल के निजीकरण का अनुभव हिन्दोस्तान के लिए बहुत प्रासंगिक है। भारतीय रेल के निजीकरण के साथ ही, हमारे यहां भी बड़े पैमाने पर रेल मार्गों का बंद होना, किराए में वृद्धि के साथ–साथ यात्रियों की सुरक्षा की उपेक्षा की उम्मीद की जा सकती है।

मैक्सिको

मैक्सिको में भी रेलवे को तीन क्षेत्रीय कंपनियों, राजधानी की सेवा करने वाली चौथी कंपनी और कुछ छोटे रेल मार्गों में विभाजित किया गया था। तीन क्षेत्रीय कंपनियों में से प्रत्येक मुख्य रूप से माल ढुलाई करती थी और इन सभी का 1998 तक 50 वर्ष के पट्टों पर निजीकरण कर दिया गया था। उत्तरी अमरीका मुक्त व्यापार समझौते (एन.ए.एफ. टी.ए.) पर हस्ताक्षर होना मैक्सिको में रेलवे के निजीकरण की प्रमुख प्रेरक शक्ति था जिसका मुख्य उद्देश्य सीमा पार माल यातायात (संयुक्त राज्य अमेरिका में) कम लागत पर पहुंचाना था।

निजीकरण के बाद यात्री और माल–ढोने वाली लाभहीन सेवाओं को बंद कर दिया गया। सभी "पूर्ण से कम वैगन–लोड" वाली माल ढुलाई

सेवाओं और अपर्याप्त यात्री तादाद वाले मार्गों को समाप्त कर दिया गया। इसका नतीजा यह हुआ कि पहले साल में ही यात्रियों की संख्या में 80 फीसदी की गिरावट आ गयी। निजी कंपनियों की प्राथमिकता थी लाभप्रद बड़े औद्योगिक ग्राहकों को परिवहन सेवाएं प्रदान करना।

रेलवे का निजीकरण स्पष्ट रूप से अमरीका और मैक्सिको के पूंजीपतियों की ज़रूरतों से प्रभावित था, जो नए बनाए गए मुक्त व्यापार क्षेत्र से अधिकतम लाभ अर्जित करना चाहते थे।

ब्राजील

1993 में ब्राजील सरकार के सामान्य निजीकरण कार्यक्रम के एक भाग के रूप में, राज्य के स्वामित्व वाली रेल लाइनों का पुनर्गठन और निजीकरण शुरू हुआ। ब्राजील रेलवे, आर.एफ.एफ.एस.ए. को छह क्षेत्रीय रेलवे में पुनर्गठित किया गया और 1997 के अंत तक उनका निजीकरण कर दिया गया था। परिचालन–संपत्ति को 30 वर्षों के पट्टे पर दे दिया गया था जबकि आर.एफ.एफ.एस.ए. ने बुनियादी ढांचे का स्वामित्व अपने पास बरकरार रखा लेकिन निजी कंपनियों पर सेवाओं को चलाने और बुनियादी ढांचे के रखरखाव तथा नवीनीकरण की ज़िम्मेदारी थी।

1995 से 1999 तक यात्री–किलोमीटर आधे से अधिक घट गए। यात्री सुरक्षा बुरी तरह प्रभावित हुई। निजीकरण के बाद के वर्ष में इससे पहले के छह वर्षों के सबसे ख़राब वर्ष की तुलना में, एक लाइन पर दुर्घटना दर में लगभग 50 प्रतिशत की वृद्धि हुई। दूसरी लाइन पर दुर्घटना दर में लगभग 20 प्रतिशत की वृद्धि हुई। निजीकरण के तीन

साल के बाद भी, सरकार निजीकरण के बाद दुर्घटनाओं में कमी लाने के अपने वायदे को पूरा करने में विफल रही।

निजीकरण ने श्रमिकों को बहुत ज्यादा प्रभावित किया। तीन वर्षों के भीतर ही श्रमिकों की संख्या लगभग आधी हो गई।

निजीकरण के बाद कोई महत्वपूर्ण नयी रेलवे लाइन नहीं बनायी गयी। निवेश के लिए अधिकांश पूंजी राज्य के स्वामित्व वाले निवेश बैंक के माध्यम से जुटाई गई थी। निजी आपरेटरों ने एक नई लाइन बनाने के लिए निवेश करने के अपने अनुबंध का सम्मान करने से इंकार कर दिया।

अर्जेंटीना की तरह ब्राजील में भी निजी कंपनियों ने कुछ ही वर्षों के भीतर अनुबंधों पर फिर से बातचीत करने के लिए कहा क्योंकि उन्हें पर्याप्त लाभ नहीं हो रहा था।

जैसा कि कई अन्य देशों में पाया गया, ब्राजील में भी निजी रेल कंपनियों ने सरकार से कहा है कि कोविड महामारी के परिणामस्वरूप यात्रियों की संख्या में आई गिरावट के कारण हुए नुकसान का पुनर्भुगतान करें।

ब्राजील में रेलवे के निजीकरण से भी वही जन–विरोधी परिणाम सामने आए – घाटे में चल रहे मार्गों को बंद करना, सुरक्षा की उपेक्षा करना और बड़ी संख्या में नौकरियों को समाप्त करना, किसी भी नये निवेश से मुंह मोड़ना और जब भी पूंजीपतियों को नुकसान हुआ, उसका वहन करने के लिए राज्य को कहा गया।

फ्रांस

1938 में रेलवे के राष्ट्रीयकरण के बाद फ्रांसीसी राष्ट्रीय रेलवे सोसाइटे नेशन्याल दे शेमे द फर फ्रांसे (एस.एन.सी.एफ.) को एक नियमित कंपनी के रूप में स्थापित किया गया, जिसको सरकार से नियमित रूप से वित्तीय सहायता प्राप्त होती है। 2016 में एस.एन.सी.एफ. को सरकार से 14 अरब यूरो अनुदान के रूप में प्राप्त हुए और 2017 में 47 अरब यूरो का कर्ज़ भी। सरकार ने अधिकांश ऋण का भार अपने ऊपर लेने का निर्णय लिया।

इसके अलावा एस.एन.सी.एफ. को मुख्य रेल लाइनों के नवीनीकरण के लिए 2.3 बिलियन यूरो और अधिक पुलों, अधिक निर्माण और ज्यादा से ज्यादा नवीनीकरण के लिए 1.5 अरब यूरो दिए गए थे।

स्विट्जरलैंड

स्विस रेलवे, एस.बी.बी. को 1999 में सरकार के स्वामित्व वाले निगम में तब्दील कर दिया गया और हर वर्ष इसे राज्य से वित्त पोषण प्राप्त होता है। 2018 में इसे 3.5 अरब स्विस–फ्रांक सार्वजनिक धन से प्राप्त हुआ, अन्यथा यह नुकसान में चली जाती।

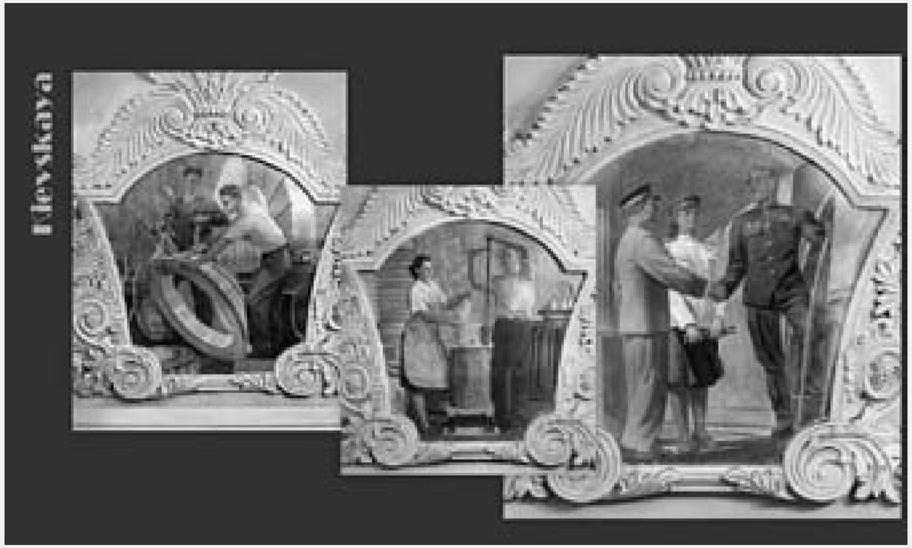
सरकार ने महामारी के कारण हुए नुकसान की आंशिक भरपाई के लिए 80 करोड़ स्विस–फ्रांक की अतिरिक्त सहायता देने का वादा भी किया।

भूतपूर्व सोवियत संघ में रेल व्यवस्था

सोवियत संघ ने औद्योगिकीकरण, देश के दूर–दराज़ के क्षेत्रों के विकास और समाजवादी समाज के निर्माण के अपने लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए 1928 की अपनी पहली पंचवर्षीय योजना से ही रेलवे के विकास पर विशेष ध्यान दिया। प्रथम विश्व युद्ध और महान अक्तूबर क्रांति के बाद हुए गृहयुद्ध के दौरान, लगभग 80,000 किलोमीटर के रूसी रेलवे नेटवर्क की 60 प्रतिशत से अधिक रेलगाड़ियां और 80 प्रतिशत से अधिक लोकोमोटिव नष्ट हो गए थे।

उसके पश्चात, अगले बीस वर्षों के भीतर समाजवादी राज्य और उसके मज़दूरों ने न केवल नष्ट हुए रेलवे का पुनर्निर्माण किया, अपितु क्रांति–पूर्व स्तर से नेटवर्क को एक तिहाई बढ़ाकर 1,06,000 किलोमीटर कर दिया।

मास्को मेट्रो स्टेशनों की भव्यता, वास्तुकला और सुंदरता का एक दृष्य

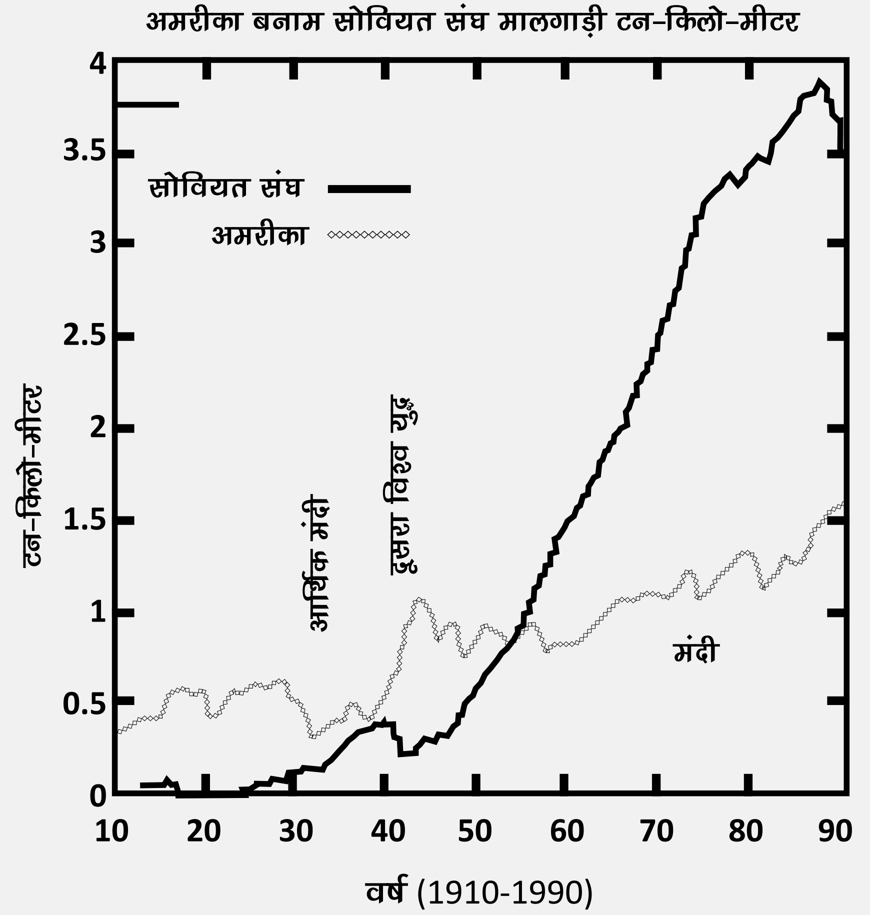


मास्को मेट्रो स्टेशनों पर सजाई सुंदर तस्वीरें

परिवहन का सबसे अधिक ऊर्जा–दक्ष और किफ़ायती साधन होने के कारण रेल परिवहन को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई जिसके परिणामस्वरूप, 1940 तक 85 प्रतिशत माल (टन–कि.मी.) और 92 प्रतिशत इंटरसिटी यात्री (यात्री–कि.मी.) परिवहन रेलवे के माध्यम से किया जा रहा था।

महान देशभक्ति प्रेरित युद्ध (द्वितीय विश्व युद्ध) के दौरान फासीवादी ताक़तों को हराने में रेलवे ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। सैन्य कर्मियों, उपकरणों और सामानों को युद्ध के मोर्चे तक ले जाने के अलावा इसने यूरोपीय क्षेत्रों में स्थापित पूरे कस्बों और कारखानों को सोवियत संघ के भीतर सुरक्षित क्षेत्रों तक पहुंचाने में मदद की। युद्ध के बाद, रेल नेटवर्क को 40 प्रतिशत से बढ़ाकर 1,45,000 कि.मी. करके इसे दुनिया में सबसे बड़ा नेटवर्क बना दिया गया था।

संयुक्त राज्य अमरीका की तुलना में सोवियत संघ में रेल परिवहन के विस्तार को प्रमुखता देने के अंतर को दिए गये ग्राफ में देखा जा सकता है।



1930 में मॉस्को मेट्रो का निर्माण सोवियत संघ में रेलवे की प्रमुख उपलब्धियों में से एक है। मेट्रो स्टेशनों की परिकल्पना शानदार "लोगों के लिए महल" के रूप में की गयी थी। वे समाजवादी राज्य में जीवन का चित्रण और समाजवादी राज्य के निर्माण में मज़दूरों और किसानों के योगदान का शुक्रिया अदा करते हैं। 1930 और 1940 के दशक में बने मॉस्को मेट्रो स्टेशनों की भव्यता, वास्तुकला और सुंदरता दुनिया के किसी अन्य देश ने हासिल नहीं की है।

हिन्दोस्तान के सभी लोगों को रेल के निजीकरण के ख़िलाफ़ संघर्ष का समर्थन करना चाहिए

27 जून, 2021

भारतीय रेल का निजीकरण करने की शासक वर्ग की योजना जोरों से आगे बढ़ रही है। केंद्र सरकार ने इस कार्यक्रम को तेज़ी से लागू करने के लिए कोरोना महामारी का फ़ायदा उठाया है। सभी प्रधानमंत्रियों द्वारा बार–बार किए गए वादे कि, भारतीय रेल का कभी भी निजीकरण नहीं किया जाएगा, सरेआम बिलकुल झूठे साबित हुये हैं।

रेलमंत्री ने निजीकरण को नया नाम दिया है। उन्होंने इसे "संपत्ति मुद्रीकरण" कहा है। मंत्री ने समझाया कि इसका मतलब है कि निजी निवेशकों को सबसे अधिक लाभदायक मार्ग सौंपना, तथाकथित सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से स्टेशनों का पुनर्विकास करना और सार्वजनिक संपत्ति द्वारा निजी लाभ के अन्य तरीक़ों को बाहर निकालना है।

वास्तव में भारतीय रेल विशाल संपत्ति का मालिक है। यह संपत्ति पूरे समाज की है। इन संपत्तियों को निजी निवेशकों को सौंपना राष्ट्र–विरोधी काम है। इन संपत्तियों को देशी या विदेशी इजारेदार पूंजीपतियों को सौंपने

का सरकार को कोई अधिकार नहीं है – वह चाहे किसी भी नाम से या किसी भी औचित्य के साथ किया जा रहा हो।

रेलवे ने नवंबर 2020 में रेलवे के सभी मंडलों को अपनी सभी नई भर्तियों को रोकने और सभी रिक्त पदों के 50 प्रतिशत को समाप्त करने के निर्देश जारी किए।

भारतीय रेल पर जबरदस्त हमला हो रहा है। साथ ही यह पूरे समाज पर हमला है।

रेलवे के निजीकरण के अंतरराष्ट्रीय अनुभव से पता चलता है कि उपयोगकर्ताओं और समाज के लिए निजीकरण के लाभों के विभिन्न दावे झूठे साबित हुये। इसके विपरीत, श्रमिकों को अत्यधिक नुकसान हुआ और निजीकरण के बाद उपयोगकर्ताओं की स्थिति बहुत ख़राब हो गई। निजीकरण के कारण सुरक्षा की पूरी तरह से उपेक्षा की गई, क्योंकि पूंजीपति अधिकतम लाभ के लिए, अपने अभियान में प्रशिक्षित मज़दूरों में निवेश नहीं करना चाहते हैं या सुरक्षा उपायों को सुनिश्चित नहीं करना चाहते हैं।

जहां कहीं भी रेलवे का निजीकरण किया गया है, वहां पर राज्य ने नए पूंजीवादी मालिकों का बड़े पैमाने पर वित्त पोषित किया है, ताकि उन्हें अधिक से अधिक लाभ की गारंटी दी जा सके। तथाकथित सार्वजनिक–निजी–भागीदारी (पी.पी.पी.) का मतलब है कि नुकसान की भरपाई लोगों के धन से की जाये और मुनाफ़ा पूंजीपतियों द्वारा हड़प लिया जाये।

कामकाजी लोगों को सुरक्षित और किफ़ायती रेल यात्रा की आवश्यकता है। यह सेवा पूंजीपतियों को सौंपने से इस आवश्यकता की आपराधिक उपेक्षा सुनिश्चित होगी।

रेल का निजीकरण असामाजिक और राष्ट्र–विरोधी है। हिन्दोस्तानी पूंजीपति समाज पर होने वाले परिणामों की परवाह किए बगैर, इस राष्ट्र–विरोधी रास्ते पर चल रहे हैं। रेल मज़दूर और हमारे देश की जनता उन्हें इस रास्ते पर चलने की अनुमति नहीं दे सकते।

रेल मज़दूरों ने इस चुनौती को स्वीकार कर लिया है। उन्होंने घोषणा की है कि वे किसी भी नाम से निजीकरण को स्वीकार नहीं करेंगे। वे सभी अपनी पार्टी और यूनियनों की संबद्धताओं को अलग करके एक संयुक्त संघर्ष छेड़ेंगे।

भारतीय रेल के निजीकरण का विरोध करने के लिए रेल मज़दूरों ने अपनी एकता को मजबूत करने के लिए एक निर्णायक क़दम उठाया है। उन्होंने नेशनल कोआर्डिनेशन कमेटी ऑफ रेलवेमेंस स्ट्रगल (एन.सी.सी.आर.एस.) का पुनर्गठन किया है। 16 प्रमुख फेडरेशनों, यूनियनों और श्रेणी–वार एसोसिएशनों – ऑल इंडिया रेलवेमेन फेडरेशन, नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन, भारतीय रेल मज़दूर संघ, ऑल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन, ऑल इंडिया गाड्‌र्स काउंसिल, ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन, ऑल इंडिया ट्रेन कंट्रोलर्स एसोसिएशन, इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ ऑर्गनाइजेशन, इंडियन रेलवे सिग्नल एंड टेलीकम्युनिकेशंस मेंटेनर्स यूनियन, ऑल इंडिया ट्रैक मेंटेनर्स यूनियन, ऑल इंडिया रेलवेमेन्स कन्फेडरेशन, इंडियन रेलवे लोको रनिंग मेन्स ऑर्गनाइजेशन, रेलवे कर्मचारी ट्रैक मेंटेनर एसोसिएशन, दक्षिण रेलवे कर्मचारी संघ, इंडियन रेलवे टेक्निकल सुपरवाइज़र्स एसोसिएशन, ऑल इंडिया एससी और एसटी रेलवे एम्प्लॉईज़ एसोसिएशन तथा साथ ही कामगार एकता कमेटी (के.ई.सी.) – के सर्व हिन्द नेता संघर्ष में एक बैनर तले एक साथ आए हैं। एन.सी.सी.आर.एस. के बैनर तले 1974 में रेल मज़दूरों ने ऐतिहासिक रेल हड़ताल की थी।

कामगार एकता कमेटी के साथ–साथ रेल मज़दूरों की फेडरेशनें और यूनियनें भारतीय रेल के निजीकरण के ख़िलाफ़ रेल मज़दूरों के साथ लोगों की एकता बनाने के लिए जनसमूह के बीच एक व्यापक अभियान निरंतर

चला रहे हैं। कई यात्री एसोसिएशनें इस जन संघर्ष में शामिल हो गई हैं। इससे निजीकरण के ख़िलाफ़ अभियान को और मजबूती मिलेगी।

रेलवे के निजीकरण के कार्यक्रम को रोकना आवश्यक भी है और संभव भी। निजीकरण के ख़िलाफ़ रेल मज़दूरों के संघर्ष को हमारे देश की जनता का व्यापक समर्थन प्राप्त है।

जैसे–जैसे निजीकरण के ख़िलाफ़ संघर्ष तेज़ होता जा रहा है, रेल मज़दूरों और उनकी यूनियनों को अपनी एकता को बनाए रखना चाहिये और मजबूत करना चाहिए, चाहे पार्टी या यूनियन की संबद्धता कुछ भी हो। हमें पूंजीपति वर्ग के राजनीतिक दलों, वह चाहे कांग्रेस पार्टी हो, भाजपा हो या कोई और, उन्हें अपने बीच कलह बोने और हमारी एकता को तोड़ने की अनुमति नहीं देनी चाहिए।

शासक पूंजीपति वर्ग की सभी पार्टियां रेलवे के निजीकरण के कार्यक्रम के लिए वचनबद्ध हैं। पूंजीपति वर्ग की एक पार्टी के स्थान पर पूंजीपति वर्ग के निजीकरण के उसी कार्यक्रम को लागू करने वाली दूसरी पार्टी को सरकार में लाने के लिए, रेलवे के मज़दूर संघर्ष और बलिदान नहीं करना चाहते हैं।

भारतीय रेल के निजीकरण के ख़िलाफ़ संघर्ष इजारेदार पूंजीवादी घरानों के नेतृत्व वाले शासक पूंजीपति वर्ग के ख़िलाफ़ संघर्ष है। निजीकरण का कार्यक्रम पूंजीपति वर्ग का कार्यक्रम है। रेल कर्मचारी अपने संघर्ष को शासक वर्ग की इस या उस पार्टी द्वारा भटकाने नहीं दे सकते।

मज़दूर निजीकरण के ख़िलाफ़ जैसे–जैसे संघर्ष को तेज़ करते हैं, हमें पूंजीपति वर्ग के शासन को मज़दूरों और किसानों के शासन में बदलने का अपना रणनीतिक लक्ष्य रखना चाहिए। तभी हम इजारेदारी पूंजीवादी लालच को पूरा करने के लिए तैयार की गई अर्थव्यवस्था को मानवीय ज़रूरतों को पूरा करने के लिए तैयार करने में सक्षम होंगे।

हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी के हाल के प्रकाशन

यह धर्म–युद्ध है मजदूरों और किसानों का, अधर्मी राज्य के खिलाफ!
हिन्दी, पंजाबी व अंग्रेजी में प्रकाशित (जनवरी 2021)

बैंकों का विलय और निजीकरण
हिन्दी, पंजाबी व अंग्रेजी में प्रकाशित (सितंबर 2020)

हुक्मरान वर्ग का ख़तरनाक साम्राज्यवादी रास्ता
हिन्दी, पंजाबी व अंग्रेजी में प्रकाशित (अगस्त 2019)

भारतीय रेल के निजीकरण को एकजुट होकर हराएं
हिन्दी, पंजाबी व अंग्रेजी में प्रकाशित (मई 2018)

ग़दरियों की पुकार – इंकलाब
हिन्दी, पंजाबी व अंग्रेजी में प्रकाशित (संशोधित संस्करण, फरवरी 2018)

हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी के 5वें महाअधिवेशन की रिपोर्ट
हिन्दी, पंजाबी व अंग्रेजी में प्रकाशित (अक्तूबर, 2017)

नोटबंदी के असली इरादे और झूठे दावे
हिन्दी, पंजाबी, तमिल व अंग्रेजी में प्रकाशित (जनवरी 2017)

यह चुनाव एक फरेब है!
हिन्दी, पंजाबी व अंग्रेजी में प्रकाशित (जनवरी 2015)

घोषणापत्र 2014
हिन्दी व अंग्रेजी में प्रकाशित (अप्रैल 2014)

भ्रष्टाचार, पूंजीवाद और हिन्दोस्तानी राज्य
हिन्दी, पंजाबी, तमिल व अंग्रेजी में प्रकाशित (मार्च 2014)

लोक आवाज़ पब्लिशर्स एण्ड डिस्ट्रीब्यूटर्स से *उपलब्ध*
ई–392, संजय कालोनी, ओखला फेस–2, नई दिल्ली–110020,
email: lokawaz@gmail.com, फोन : +91 9868811998, 9810167911
प्रकाशन पाने के लिये जानकारी पिछले कवर पर पाइये

पाठक बनें

मज़दूर एकता लहर

हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी की केन्द्रीय कमेटी का अखबार

मज़दूरों का राज स्थापित करने के प्रति समर्पित

अपनी आवाज़ बुलंद करें!

मज़दूर एकता लहर आह्वान करती है कि अपने कार्यक्षेत्र में व आस-पास के मज़दूरों की समस्याओं और संघर्षों तथा अपने विचारों से हमें अवगत करायें।

मज़दूर एकता लहर का वार्षिक शुल्क और अन्य प्रकाशनों का भुगतान आप बैंक खाते और पेटीएम से भेजें

आप वार्षिक ग्राहकी शुल्क (150 रुपये) सीधे हमारे बैंक खाते में या पेटीएम क्यूआर कोड स्केन करके भेजें और भेजने की सूचना नीचे दिये फोन या वाट्सएप पर अवश्य दें।

खाता नाम–लोक आवाज़ पब्लिशर्स एंड डिस्ट्रिब्यूटर्स
बैंक ऑफ महाराष्ट्र, न्यू दिल्ली, कालका जी
खाता संख्या–20066800626, **ब्रांच नं.**–00974
IFSCode: MAHB0000974, मो.–9810187911
वाट्सएप और पेटीएम नं.-9868811998
email: mazdoorektalehar@gmail.com

हिन्दोस्तान की कम्युनिस्ट ग़दर पार्टी
ई–392, संजय कालोनी, ओखला फेस–2, नई दिल्ली–110020
+91 9810167911
http://www.cgpi.org, youtube:Lal Ghadar
https://www.facebook.com/ghadarparty.in/

WhatsApp
09868811998