సామ్రాజ్యవాద ప్రయోజనాల కోసం ప్రజల సంపద అయిన రైల్వేల ప్రైవేటీకరణ

ప్రజారవాణా వ్యవస్థలో రైల్వేలు ప్రముఖ పాత్ర వహిస్తున్నాయి. ప్రతిరోజూ 3 కోట్లమందిని తమ గమ్యస్థానాలకు చేరుస్తూ భారత రైల్వేలు గొప్ప సేవలందిస్తున్నాయి. 1853లో వలసవాదుల కాలంలో బాంబే నుండి థానే వరకు దేశంలో మొట్టమొదటి రైలును నడిపారు. 1947 నుండి 1951 మధ్యకాలంలో భారతదేశంలో మొత్తం 42 రైల్వే కంపెనీలు వుండేవి. 1951లో భారత ప్రభుత్వం ఈ మొత్తం కంపెనీలను కలిపి ప్రపంచంలోనే అతిపెద్ద రైల్వేవ్యవస్థను ఏర్పరిచింది. ఈనాడు మొత్తం రైల్వే లైన్ల నిడివి 1,14,500 కి॥మీ కాగా 7500 రైల్వేస్టేషన్లు కలిగి వుండి 8,702 ప్రయాణీకుల రైళ్ళను నడుపుతోంది. 29 రాష్ట్రాలు, 3 కేంద్రపాలిత ప్రాంతాలను కలుపుతున్న భారత రైల్వేలు, ప్రయాణీకులకు ప్రభుత్వ రవాణా సౌకర్యాన్ని అందిస్తున్నాయి.

ప్రజలకు అందుబాటులోనున్న, భద్రంగా గమ్యాలకు చేరుస్తున్న ప్రభుత్వ రైల్వేలను కేంద్ర ప్రభుత్వం బడా కార్పొరేటు సంస్థలకప్పగించటం ఏవిధంగానూ సరైంది కాదు. ప్రభుత్వం ఈ చర్యలతో తన మరణశాసనాన్ని తనే లిఖించుకుంటున్నది.

2016లో నియమించిన వివేక్ దేబ్రాయ్ కమిటి భారత రైల్వేలను సంపూర్ణంగా ప్రైవేటీకరించాలని సిఫార్స్ చేసింది. తదనుగుణంగా కేంద్ర ప్రభుత్వం పెద్ద రైల్వేస్టేషన్లున్న సికింద్రాబాద్, ఢిల్లీ, బెంగుళూరు, చంఢీగర్, జైపూర్, ముంబై, హౌరా, చెన్నయ్ వంటి 12 ప్రాంతాల్లో - ప్రైవేటు రైళ్ళు నడపటానికి, అదేవిధంగా రైలు టికెట్ ధరలను, ఇతర ధరలను నిర్ణయించే అధికారం కూడా వారికే కట్టబెట్టింది. లక్నో - ఢిల్లీ నడుమ, ముంబయి-అహ్మదాబాద్ నడుమ ఇప్పటికే తేజ కంపెనీ ప్రైవేటు రైళ్ళు నడుస్తున్నాయి.

2023 ఏప్రిల్ నుండి ప్రభుత్వానికి చెందిన 'రైల్వేట్రాక్, సిగ్నల్ వ్యవస్థ, రైలు డ్రైవర్లు, గార్డులతో' ప్రైవేటు రైళ్ళను అనుమతించేందుకు ప్రభుత్వం సన్నాహాల్లో వుంది. ఆదాని, టాటా, ఎస్సెల్ గ్రూపు నుండి బాంబర్డియర్ ఇండియా వరకు 20 దాకా కార్పొరేటు కంపెనీలు ప్రైవేటు రైళ్ళను నడపటానికి ఆసక్తి కనబరచాయి. ప్రభుత్వం 109 మార్గాలలో 151 ప్రయాణీకుల ప్రైవేటు రైళ్ళను నడిపేందుకు వందశాతం విదేశీ ప్రత్యక్ష పెట్టుబడితో అనుమతించింది. దేశ సార్వభౌమత్వంగా చెప్పుకుంటున్న దానికి ఇదో తీవ్ర విఘాతం. ప్రైవేటీకరణతో ప్రయాణ ఛార్జీలు భారీగా పెరుగుతాయి. పాసింజర్ రైళ్ళు, ఎక్స్‌ప్రెస్ రైళ్ళు ప్రయాణీకులకు అందుబాటులో లేకుండా పోతాయి. విద్యార్థులు, అంగవికలురు, జర్నలిస్టులు, వయోవృద్ధులకు ఇక రాయితీలేమీ వుండబోవు. పెద్ద సంఖ్యలో కార్మికులకు సేవలందించిన భారత రైల్వేవ్యవస్థ కార్మికవర్గానికి నిష్ప్రయోజనకరంగా మారిపోనుంది.

ఇప్పటికే రైల్వే ఉద్యోగస్థుల సంఖ్యను 17 లక్షల నుండి 13 లక్షలకు తగ్గించారు. అంటే 4 లక్షల ఉద్యోగాలు ఇప్పటికే కోల్పోయారు. రైల్వేలు ఉద్యోగావకాశాలలో యస్.సి.లకు 15 శాతం, యస్.టి.లకు 7.5 శాతం, ఇతర వెనుకబడిన కులాలకు 27 శాతం రిజర్వేషన్లు కల్పిస్తున్నాయి. రైల్వేలను ప్రైవేటీకరిస్తే, ఈ రిజర్వేషన్లు రద్దవుతాయి. అనేకమంది యస్‌సి, యస్‌టి, ఓబిసిలకు చెందిన విద్యార్థులు నిరుద్యోగులుగా మిగిలిపోతారు. ఇది సమాజంలో పెద్ద అసమానతలకు దారితీస్తుంది.

భారత రైల్వే కార్మికోద్యమానికి ఖ్యాతి గడించిన చరిత్ర వుంది. 1974 మే లో రైల్వే ట్రేడ్ యూనియన్ల అన్నింటితో కలిపి 'రైల్వే కార్మికుల జాతీయ పోరాట సమన్వయ కమిటి' (ఎన్‌సిసిఆర్‌ఎస్) ఏర్పడింది. ఆర్థిక డిమాండ్ల కోసమే అయినప్పటికీ, ఈ కమిటి చారిత్రాత్మక సమ్మెకు నాయకత్వం వహించింది. అయితే, ఈనాడు ట్రేడ్ యూనియన్ ఉద్యమం, రైల్వే ప్రైవేటీకరణకు వ్యతిరేకంగా నిజాయితీగా పోరాడేందుకు సిద్ధంగాలేదని చెప్పుకోవటం విచారకరం. ట్రేడ్ యూనియన్లన్నీ నిజాయితీగా కలిసి, జాతీయ స్థాయిలో ఎన్‌సిసిఆర్‌ఎస్‌ను పునఃస్థాపించుకొని, జోనల్, డివిజనల్ స్థాయిలలో కార్యాచరణను రూపొందించుకొని ప్రైవేటీకరణను ఓడించి, దేశాన్ని కాపాడాలి. ట్రేడ్ యూనియన్లు ప్రజానీకంతో కలిసి నడవాలి. ప్రజాసంఘీభావం లేకుండా ఏ పోరాటం విజయం సాధించలేదు. రైల్వేల ప్రైవేటీకరణను ఆపటానికి నిర్వహించే పోరాటానికి ప్రజల మద్దతు, సంఘీభావం కావాలి. దేశాభివృద్ధి కోసమే ప్రైవేటీకరణ చేపడుతున్నామనే తప్పుడు సిద్ధాంతాలను బిజెపి, ఎన్‌డిఏ ప్రభుత్వం ముందుకు తెస్తోంది. ట్రేడ్ యూనియన్లు, రాజకీయ పార్టీలు దీనిని వ్యతిరేకించాలి; రైల్వేల ప్రైవేటీకరణకు వ్యతిరేకంగా పోరాడాలి. అదేవిధంగా ప్రభుత్వరంగ సంస్థల ప్రాముఖ్యతను జాతి నిర్మాణంలో వాటి కీలకపాత్రను గురించి ప్రచారం చేస్తూ, రైల్వే ప్రైవేటీకరణను వ్యతిరేకించాలి.

బ్రిటిష్ రైల్వేల ప్రైవేటీకరణ ఫలితాలు రైల్వే కార్మికులపైనా, రైల్వే ప్రయాణీకులపైనా ఎలా ప్రభావం చూపుతున్నాయో ఆ అనుభవాలు తెలియచేస్తున్నాయి.

బ్రిటిష్ రైల్వేల ప్రైవేటీకరణ

1995లో బ్రిటన్‌లో రైల్వేలను ప్రైవేటీకరించారు. అనేక ప్రైవేటు కంపెనీల ఆధ్వర్యంలో రైళ్ళు నడవటం ప్రారంభమైంది. ప్రమాదాలు సంభవించినప్పుడు, దానికి మీరంటే మీరు బాధ్యులని ఒకరిపై ఒకరు నిందారోపణలు చేసుకునేవారు. ట్రాక్‌ల నిర్వహణ, సిగ్నలింగ్ వ్యవస్థ, ఇతర విభాగాలు వేరువేరు ప్రైవేటు కంపెనీల ఆధ్వర్యంలో నిర్వహించబడుతుండటంతో, ప్రమాదానికి బాధ్యతను ఇతరులపై నెట్టివేయటమే జరుగుతూ, ప్రయాణీకుల భద్రత సంపూర్ణంగా విస్మరించారు.

2007 ఫిబ్రవరి 23న లండన్ – గ్లాస్గో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనలో 84 సం॥ల వృద్ధురాలు మార్గరెట్ మాసన్ మరణించింది. చౌకబారు నిర్వహణ కారణంగా ఈ ప్రమాదం జరిగింది. ఈ ఘటనలో 86 మంది ప్రయాణీకులు గాయపడగా, అందులో 28 మందికి తీవ్ర గాయాలయ్యాయి. నెట్‌వర్క్ (NR) అనే ప్రైవేటు కంపెనీ ఆ రైలును నడుపుతోంది. ట్రాక్ సూపర్‌వైజర్ అయిన డేవిడ్ లూయిస్, ట్రాక్‌ను తనిఖీ చేయకుండా విస్మరించడాన్ని ఈ కంపెనీ కోర్టుకు తెలిపింది. వాస్తవానికి ఈ ప్రమాదం జరగటానికి 5 రోజుల ముందు, డేవిడ్ లూయిస్ తన యజమాని కంపెనీకి పంపిన అనేక ఈ–మెయిల్స్‌లో ట్రాక్ పరిస్థితి నాసిగా వుందనే విషయాన్ని పదే పదే తెలియజేశాడు. ఏమైనా, ఆ కంపెనీ దానిని విస్మరించి, ఆ ఉద్యోగిని తప్పుడు ఆరోపణలతో న్యాయస్థానంలో బలిపశువును చేసింది. ట్రాక్‌ను మరమ్మత్తు చేయటం ప్రారంభిస్తే రైళ్ళ రాకపోకల వేగం తగ్గి, తమ లాభాలపై ప్రభావం చూపుతుందని భావించారు. అంతకు మించి, అతికొద్ది సిబ్బందితో చాలా వత్తిడుల మధ్యన, వివిధ నిర్వహణా సంబంధాల ఒప్పందాల నడుమ నాణ్యమైన పని సాధ్యంకాదు కనుక రాజీపడటం జరుగుతోందని కార్మికులు ఆవేదన వ్యక్తం చేస్తున్నారు. ప్రైవేటు కంపెనీలు తమ లాభాలపైనే దృష్టి సారిస్తాయని, ప్రజల భద్రత, ప్రాణాల గురించి పట్టించుకోబోవనే దానికి ఇదొక రుజువు.

కంపెనీల నడుమ లాభాల విషయంలో, ప్రజల రక్షణ, భద్రతలపై తలెత్తే వివాదాలను పరిష్కరిస్తుందని, ఈ మొత్తాన్ని పర్యవేక్షిస్తుందని భావించే రైల్వే నియంత్రణా సంస్థ ప్రైవేటీకరణ ఫలితంగా నిస్సిగ్గుగా ప్రైవేటు కంపెనీల కొమ్ము గాస్తోందని యూనియన్ నాయకుడు బాబ్‌కోవ్ వ్యాఖ్యానించాడు.

పోటర్స్‌బార్ వద్ద రైలు ప్రమాదంలో ఏడుగురు ప్రజలు మరణించారు. 2005లో ఎస్సెక్స్ వద్ద జరిగిన మరో ప్రమాదంలో ఇద్దరు పాఠశాల విద్యార్థినులు మరణించారు. మొదటికేసులో కోర్టు రైల్వే కంపెనీకి మూడు మిలియన్ పౌండ్ల జరినామా విధించింది. రెండో కేసులో ఒక మిలియన్ పౌండ్ల జరిమానా విధించింది. నిర్వహణ నాసిరకంగా ప్రమాణాలతో వుండటమే ఈ రెండు ప్రమాదాలకు కారణం. మిలియన్ల పౌండ్ల కొలదీ జరిమానాలు విధించటంలో అర్థమయ్యేదేమంటే, ప్రైవేటు కంపెనీల నిర్లక్ష్యం కొనసాగుతుందనేదే. కంపెనీలపై ఎంత మొత్తంలో విధించినప్పటికీ, తిరిగి దానినంతటినీ అవి ప్రజలపై భారాలు మోపి, పిండుకుంటాయనేది అందరికీ తెలిసిన వాస్తవమే.

2007 నాటి ప్రమాద ఘటనను విచారించిన న్యాయమూర్తి స్విఫ్ట్ – ఇది ఒక వ్యక్తి యొక్క నిర్లక్ష్యం మాత్రమే కాదని, 'గంభీరమైన వ్యవస్థీకృత తప్పిదం' అని వ్యాఖ్యానించాడు. 2002 నాటి ప్రమాదం కేసు తర్వాత కూడా వ్యవస్థను మెరుగు పరచనందుకుగాను, 2005, 2007లో ప్రమాదాల తర్వాత కూడా మెరుగుదల కోసం చేసిన సిఫార్సులను అమలు చేయనందుకు గాను కంపెనీకి 4 మిలియన్ పౌండ్ల జరిమానా విధించాడు. అభివృద్ధి చెందిన దేశాలలోనే ప్రైవేటీకరణ ఫలితంగా తప్పిదాలు ఈ విధంగా జరుగుతూ వుంటే, అవినీతిలో పూర్తిగా కూరుకుపోయిన మన దేశం వంటి దేశాల్లో ప్రైవేటీకరణ దుష్ఫలితాలు అత్యంత వినాశకరంగా వుంటాయని ప్రత్యేకించి చెప్పాల్సిన అవసరంలేదు.

రైల్వేలు ప్రజల ఆస్థి; కోట్లాదిమంది ప్రజల ప్రయాణ అవసరాలు తీర్చేందుకు స్థాపించబడిన వ్యవస్థ. సామ్రాజ్యవాద ప్రయోజనాల కోసం పనిచేసే మనదేశ పాలకులకు వాటిని ప్రైవేటీకరించే హక్కులేదు. గతంలో ఎన్నో గొప్ప పోరాటాలు నిర్వహించిన రైల్వే కార్మికులు భారత కార్మికవర్గానికి నమూనాగా నిలిచి, ప్రైవేటీకరణ దుర్మార్గానికి వ్యతిరేకంగా పోరాడి దానిని నిలువరించాలి.

*****