గుత్త పెట్టుబడుల గుప్పిట్లో ప్రజా రవాణా వ్యవస్థ

ప్రొ॥ తోట జ్యోతీరాణి

ఆర్థిక వ్యవస్థ అభివృద్ధి, స్వావలంబన, దేశ భద్రత, ప్రజల జీవితాలు, మనుగడలను నిర్ణయించే అనేక అంశాలలో ప్రజా రవాణా వ్యవస్థ కూడా కీలకమైంది. పెట్టుబడిదారీ వ్యవస్థ చట్రాన్ని ఆమోదించిన ఆర్థిక అభివృద్ధి నమూనాలు కూడా మౌలిక సదుపాయాల రంగంలో, ప్రధానంగా రవాణా రంగంలో ప్రైవేటు పెట్టుబడులను ప్రస్తావించలేదు. ప్రజలకు భద్రతతో కూడిన చౌక రవాణా వసతులు, ప్రజా రవాణా వ్యవస్థలోనే అందుబాటులోకి వస్తాయి. ప్రభుత్వ గుత్తాధిపత్యం వున్న ఏ రంగంలోనైనా ప్రజా శ్రేయస్సే ప్రధానమవుతుంది. లాభమే లక్ష్యంగా వున్న ప్రైవేటు పెట్టుబడులలో ప్రజా శ్రేయస్సు అన్న ప్రశ్నే వుండదు. పేదరికం, నిరుద్యోగిత తీవ్రంగా వున్న మన దేశంలో రోడ్లు, బస్సులు, రైళ్లు, రైల్వేస్టేషన్లు ప్రజలకు చౌక రవాణాను గ్యారంటీగా అందించటమే కాకుండా ఎంతో మందికి జీవనోపాధిని కల్పిస్తాయి. ఇల్లు లేని ఎంతోమంది పీడిత ప్రజలు రైల్వే ప్లాట్ ఫాంల మీద బతుకుతున్నారు. లాభం రాని రూట్లలో బస్సులు, రైళ్లు క్యాన్సిల్ కావు. మారుమూల గ్రామానికి కూడా చిట్టచివరి బస్సులో ఒక్క ప్యాసింజర్ వున్నా వెళ్తుంది. ప్రజా రవాణా వ్యవస్థ పీడిత ప్రజలకు ఒక భద్రత. స్వాతంత్ర్యం వచ్చిన 75 సంవత్సరముల తర్వాత 'అమృత కాల్'లో కూడా దాదాపు 40 శాతం గ్రామాలకు 'అన్ని కాలాలలో' రోడ్డు వసతి లేదు. వర్షాకాలంలో ఇటువంటి గ్రామాలలో నివసించే ప్రజలు, ముఖ్యంగా జబ్బులతో బాధపడేవాళ్లు, గర్భిణీ స్త్రీలు ప్రసవం కోసం దగ్గరలో వున్న ఆసుపత్రులకు పోవడానికి ఎంత ఇబ్బంది పడతారో చూస్తూనే వున్నాం. ఇటువంటి స్థితిలో ప్రజా రవాణా వ్యవస్థను అందరికీ అందుబాటులోకి తీసుకురావటమే ప్రజాస్వామిక ప్రభుత్వాల లక్ష్యంగా వుండాలి.

ఇందుకు భిన్నంగా గత మూడు దశాబ్దాల నుండి ప్రజా రవాణా వ్యవస్థ లక్షణమే అసమర్థత అంటున్నారు. ప్రైవేటు పెట్టుబడులతోనే రవాణా రంగం ఆధునీకరణ సాధ్యం అవుతుందని, నాణ్యమైన రవాణా సేవలు అందుతాయని, రవాణా రంగంలో ప్రైవేటు పెట్టుబడులు అవసరం అన్న వాదన బలంగా ముందుకొచ్చింది. ఇందుకోసం పాలకులు ఈ రంగాన్ని సరళీకరించాలి, ప్రైవేటీకరించాలని, రవాణా రంగంలో ప్రైవేటు పెట్టుబడుల కోసం ప్రభుత్వ – ప్రైవేటు భాగస్వామ్యం (PPP) నమూనాను అంతర్జాతీయ విత్త సంస్థలు – ప్రధానంగా ప్రపంచ బ్యాంకు, ఆసియా అభివృద్ధి బ్యాంకు సీరియస్‌గా ప్రచారం చేశాయి.

మనదేశంలో ప్రజా రవాణా వ్యవస్థను ప్రైవేటీకరించడం 1990లలోనే ప్రారంభమైనప్పటికీ, 2014 నుండి ఈ ప్రక్రియ తీవ్రం అయింది. పబ్లిక్ ప్రైవేట్ పార్ట్నర్‌షిప్ (PPP) కోసం BOLT (Build Operate Lease Transfer), SPV (Special Purpose Vehicle) నమూనాలను రూపొందించారు.

ప్రారంభం నుండీ PPP నమూనాను కమ్యూనిస్టు పార్టీలు విమర్శించాయి. కానీ ఇటీవల కాలంలో వర్ధమాన దేశాలలో రవాణా రంగంలో పబ్లిక్ – ప్రైవేట్ పార్టనర్ షిప్ ప్రాజెక్టుల నిర్వహణ ప్రాతిపదికగా విమర్శలు వెల్లువెత్తాయి. 60 దేశాల సభ్యత్వంతో ఏర్పడిన అంతర్జాతీయ రవాణా ఫోరం అధ్యయనం ప్రకారం, రవాణా రంగంలో PPP ద్వారా ప్రైవేట్ పెట్టుబడుల సామర్థ్యాన్ని సూచించే ఏ ఆధారమూ లేదంటుంది. ఆధిపత్య దేశాలలో కేంద్రీకృతమైన ఉన్నత సాంకేతిక పరిజ్ఞానం, రవాణా రంగంలో విదేశీ పెట్టుబడుల ద్వారా వర్ధమాన దేశాలకు తరలిరాదని చెబుతుంది. 1990లలో, 2000లలో PPP నమూనాను బలంగా ప్రతిపాదించిన మిఖాయిల్ క్లెయిన్, 2015లో ప్రపంచ బ్యాంకు కోసం రూపొందించిన వర్కింగ్ పేపర్‌లో PPP గొప్పదని చెప్పటానికి ఏ ఆధారమూ లేదంటాడు. 15 యూరప్ దేశాల్లో 227 రోడ్డు ప్రాజెక్టులను 2006లో అధ్యయనం చేసిన యూరోపియన్ పెట్టుబడుల బ్యాంకు నివేదిక ప్రకారం, సంప్రదాయిక పబ్లిక్ నిర్మాణ వ్యయంతో పోల్చితే PPP ప్రాజెక్టులలో ఈ వ్యయం 24 శాతం అధికం. ఈ అంశాన్ని PPPని సమీక్షించిన ఐక్యరాజ్యసమితి, 2016 అధ్యయనం బలపరిచింది. సమస్త రాయితీలతో, ప్రోత్సాహకాలతో ప్రారంభమవుతున్న PPP ప్రాజెక్టులలో నగదు ప్రవాహ సమస్య తీవ్రంగా వుండటం వైరుధ్యమే. 71 వర్ధమాన దేశాలలో 1200 ప్రజోపయోగ వ్యవస్థల్ని పరిశీలించిన అధ్యయనం ప్రకారం, PPP ద్వారా అధికంగా పెట్టుబడులు సమకూరినట్లు ఏ ఆధారమూ లభించలేదు. 2016లో ప్రపంచ బ్యాంకు దత్తాంశాలు ఈ అంశాన్నే ధృవీకరిస్తున్నాయి. దీనితో మెజారిటీ ప్రజలకు చౌక రవాణా లభించదు. లాభాలు వచ్చే రూట్లలోనే రోడ్లు, బస్సులు, రైళ్లు వుంటాయి. PPP రవాణా ప్రాజెక్టులలో పెట్టుబడులలో ప్రభుత్వ వాటా ఉంటుంది. బ్యాంకుల ద్వారా ప్రభుత్వ గ్యారంటీతో ప్రైవేటు సంస్థలకు పెట్టుబడులు లభిస్తాయి. రవాణా వ్యవస్థలో ప్రైవేట్ సంస్థలు ప్రవేశించడం వల్ల అదనపు పెట్టుబడులు రావు. సమర్థత లేదు. నిర్మాణ వ్యయం, నిర్వహణ వ్యయం అధికం. నూతన సాంకేతికత రాదు. అధిక ఛార్జీల భారం ప్రజలపై పడుతుంది. ఇక ఇందులోని కార్మికులు కాంట్రాక్టు ప్రాతిపదికన పనిచేస్తారు. జీతం తక్కువ, పనిగంటలు ఎక్కువ. తక్కువ టైంలో పూర్తి చేయవలసిన ట్రిప్పుల సంఖ్యను పెంచడం వల్ల ప్రమాదాలు తీవ్రంగా పెరుగుతాయని ఆధారాలు వున్నాయి.

ఇటువంటి సందర్భంలో మనదేశంలో రవాణా రంగంలో ప్రైవేటు పెట్టుబడులను ప్రోత్సహించడం దుర్మార్గం. 'మేక్ ఇన్ ఇండియా' పేరిట మన తయారీ రంగంలో గుత్త పెట్టుబడుల ఆధిపత్యం బలపడింది. ఉత్పత్తి రంగానికే పరిమితం కాకుండా మొత్తం పంపిణీ వ్యవస్థ మీద పెత్తనం సాధించాలన్నది గుత్త పెట్టుబడుల లక్ష్యం. అందువల్లనే రిటైల్ వ్యాపార రంగాన్ని క్రమంగా ఆక్రమించుకుంటున్నాయి. ఉత్పత్తులను నిల్వచేసే గోడౌన్లు, శీతలీకరణ కేంద్రాలు ప్రస్తుతం గుత్త పెట్టుబడుల నియంత్రణ లోనే వున్నాయి. ఇక రవాణా రంగం ఆక్రమణతో 'ఒకే దేశం, ఒకే మార్కెట్టు' వాస్తవమవుతుంది. గుత్త పెట్టుబడులు–స్వాధీనం చేసుకున్న ఉత్పత్తులను ఎంత మేరకు నిల్వ చేస్తారు, ఎంత మేరకు విడుదల చేస్తారు అన్న అంశమే ఉత్పత్తుల ధరలను నిర్ణయిస్తుంది. దీనివల్ల ప్రభుత్వ అదుపులో వుండవలసిన ధరల నిర్ణయంలో ద్రవ్య విధానం, కోశ విధానాలు కాలం చెల్లినవవుతాయి.

ప్రైవేటు పెట్టుబడులకు ప్రోత్సాహక చర్యలు :

ప్రజా రవాణా వ్యవస్థను ప్రజల కోసం కాకుండా లాభం కోసం పనిచేసే గుత్త పెట్టుబడులకు అప్పజెప్పడం వారికున్న పాలకుల మద్దతును తెలుపుతున్నది. ఎంతో సమర్థవంతమైనవిగా పేర్కొనే గుత్త పెట్టుబడులకు లాభాల గ్యారంటీ ప్రభుత్వం ఇవ్వటం ఏమిటి? రవాణా రంగంలో ప్రవేశించే ప్రైవేటు సంస్థలు, నిధులు సమకూర్చుకోవటానికి ప్రభుత్వమే ట్రస్టులను ఏర్పాటు చేయటం మరొక వైరుధ్యం. ఈ క్రమంలో 2014లో మౌలిక సదుపాయాల పెట్టుబడుల ట్రస్టు, 2019లో రియల్ ఎస్టేట్ పెట్టుబడుల ట్రస్టులు ఏర్పడ్డాయి. పెట్టుబడిదారులను ఈ ట్రస్టుల్లోకి ఆకర్షించడానికి వీటి మీద క్యాపిటల్ గెయిన్ పన్నులను రద్దు చేశారు. 1961 ఆదాయపన్ను చట్టంలోని 54 EC క్రింద ప్రయోజనం పొందటానికి కావలసిన దివాళా కోడ్ పరిధిలోకి తీసుకొచ్చారు. సెబి సమాచారం ప్రకారం 2022– 23 ఆర్థిక సంవత్సరం నాటికి ఈ ట్రస్టులు 66,958 కోట్ల రూపాయలను సమీకరించాయి. అంటే ప్రైవేటు రంగానికి రవాణా వ్యవస్థలో పెట్టుబడులను ప్రభుత్వమే ట్రస్టుల ద్వారా సమకూర్చింది.

మౌలిక వసతులను నిర్మించటం ప్రైవేటు రంగానికి కష్టం అంటూ గ్రీన్ ఫీల్డ్ ప్రాజెక్టులను పన్ను రాబడి ద్వారా, అప్పుల ద్వారా సమీకరించిన నిధులతో ప్రభుత్వమే నిర్మిస్తుంది. నిర్మించిన ప్రాజెక్టులు బ్రౌన్ ఫీల్డ్ ప్రాజెక్టులవుతాయి. ఇవి ప్రజల సంపద కదా! కానీ లాభం వచ్చే రూట్లను గుత్త పెట్టుబడులకు లీజుకి ఇచ్చి, నిర్వహించి లాభం సంపాదించుకొమ్మని ప్రభుత్వం చెప్పటం వైరుధ్యమే. మొత్తం రవాణా రంగపరిశీలనలో ప్రస్తుత వ్యాసం రోడ్డు రవాణాకే పరిమితమవుతుంది.

రోడ్డు రవాణా :

రహదార్లను నిర్మించడం, నిర్వహించటంలో భాగంగా కేంద్ర ప్రభుత్వం జాతీయ రహదారులను నిర్మిస్తుంది. ఇక రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు రాష్ట్ర రహదారులను, జిల్లాలను అనుసంధానం చేస్తూ రోడ్లను నిర్మిస్తాయి. రాష్ట్రంలో బస్సులను నడపటానికి ప్రతి రాష్ట్రంలో రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా కార్పొరేషన్లు వుంటాయి.

ప్రపంచంలో అతిపెద్ద రోడ్డు రవాణా వ్యవస్థలలో మన స్థానం రెండవది. 2017 అంచనాల ప్రకారం మన దేశంలో రోడ్డు పొడవు 56,03,293 చ.కి.మీ. ఇందులో జాతీయ రహదార్ల వాటా 2.88 శాతం. కానీ వీటి నిర్వహణలో రహదార్ల రోడ్డు రవాణా వాటా 40 శాతం. 2015లో సంవత్సరానికి రోడ్డు రవాణా ప్రయాణికులు 8,225 మిలియన్లు. కాగా సుమారు సరుకు రవాణా 7,980 మిలియన్ టన్నులు. 2012 నాటికి రోడ్డు రవాణాలో బస్సుల వాటా 20 శాతం. మిగిలిన 80 శాతం వ్యక్తిగత వాహనాలదే. ప్రైవేటు వాహనాలకు అనుగుణమైన రోడ్లు, ఫ్లైఓవర్ల నిర్మాణం, నిర్వహణ ప్రధానమైన అంశం అయింది. గుత్త పెట్టుబడులకు రోడ్డు రవాణా రంగం ఆకర్షణీయ మైంది. దీనికి తోడు కేంద్ర ప్రభుత్వం ప్రైవేటు రంగానికి ఎన్నో రాయితీలను, ప్రోత్సాహకాలను ప్రకటించింది. ప్రాజెక్టులను అధ్యయనం చేయటానికి కావలసిన వ్యయాన్ని ప్రభుత్వమే భరిస్తుంది. పర్యావరణ చట్టాల నుండి క్లియరెన్స్ బాధ్యత, దారిపొడుగునా సౌకర్యాల ఏర్పాటు బాధ్యత ప్రభుత్వానిదే. ప్రాజెక్టు వ్యయంలో 40 శాతాన్ని NHAI మూలధన గ్రాంటుగా సమకూర్చుతుంది. ప్రాజెక్టు వ్యయంలో 35 శాతం వాణిజ్య రుణాల రూపంలో పొందవచ్చు. టోల్ రేట్లను హోల్ సేల్ ధరల సూచీకి అనుగుణంగా పెంచుకో వచ్చు. ప్రాజెక్టు మొదలైన మొదటి 20 సం.లలో 10 సం.లు కార్పొరేటు పన్ను వుండదు. రోడ్డు నిర్మాణానికి కావలసిన ఆధునిక మూలధన పరికరాల దిగుమతుల మీద సుంకాలు వుండవు. విదేశీ పెట్టుబడులకు 100 శాతం అనుమతి ఉంటుంది. అంటే ప్రభుత్వ వ్యయంతో మాత్రమే గుత్త పెట్టుబడులకు లాభాలు వస్తాయి. ఈ క్రమంలో కార్మికుల మీద దోపిడీ తీవ్రత పెరుగుతుంది. సామాన్య ప్రజలు రవాణా వ్యవస్థకు దూరం అవుతారు.

ప్రభుత్వ ఆధిపత్యంలో వున్న రహదారులను ప్రైవేటు సంస్థల పరం చేయటానికి జాతీయ రహదారుల చట్టం – 1956ను 1995లోనే సవరించారు. రవాణా రంగంలో ప్రైవేటు పెట్టుబడుల ఆవశ్యకతను అధ్యయనం చేయటానికి 2010లోనే జాతీయ రవాణా విధాన అభివృద్ధి కమిటీని స్థాపించారు. ఇక రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా కార్పొరేషన్లను ప్రైవేటీకరించడానికి 2015లో మోటార్ వెహికల్ సవరణ చట్టాన్ని తీసుకొచ్చారు. 2012–17 మధ్యకాలంలో రోడ్డు రవాణాలో ప్రైవేట్‌రంగం వాటాను 75 శాతంకు పెంచాలన్న లక్ష్యంతో చర్యలు తీసుకున్నారు. రవాణా రంగాన్ని వాణిజ్యీ కరించటానికి 2018లో రూపొందించిన జాతీయ మౌలిక సదుపాయాల నివేదిక ప్రాతిపదిక అయింది.

2003లోనే జాతీయ రహదారుల అభివృద్ధి ప్రాజెక్టులో భాగంగా 540 బిలియన్ రూపాయల వ్యయంతో నిర్మించాలనుకున్న దేశంలోని మెట్రోపాలిటన్ నగరాలను కలిపే 5,846 కిలోమీటర్ల గోల్డెన్ క్వాడ్రీ లేటరల్ ప్రాజెక్టులో, 7300 కి.మీ ఉత్తర-దక్షిణ, తూర్పు-పడమర కారిడార్ల నిర్మాణంలో ప్రైవేట్ రంగ భాగస్వామ్యం వున్నది.

1995లో పనిని ప్రారంభించిన NHAI-68,670 మిలియన్ రూ.లతో 1,109 కి.మీ జాతీయ రహదార్లను నిర్మించే 21 ప్రాజెక్టులను BOT, Annuity, SPV నమూనాలలో ప్రైవేటు రంగానికి అప్పగించారు. జాతీయ రహదారుల అభివృద్ధి ప్రాజెక్టుకు చెందిన 3, 4 దశల రహదారుల నిర్మాణాల నమూనా పబ్లిక్ -ప్రైవేట్ పార్టనర్‌షిప్ (PPP)నే.

4011.45 కోట్ల రూ.ల విలువగల 1,157 కి.మీ రెండు లేన్ల రోడ్లను విస్తరించడానికి గ్లోబల్ టెండర్లను NHAI, 2013లో ఆహ్వానించింది. BOT ప్రాతిపదికన గెలిచిన బిడ్డర్స్‌కు అప్పగించింది. 18 శాతం లాభాలకు గ్యారంటీని ఇచ్చింది. ప్రభుత్వ ప్రోత్సాహకాలు, రాయితీల వల్లనే బిర్లా జిటిఎం కన్సార్టియం కోసం పెట్టిన 120 కోట్ల రూ.ల పెట్టుబడిని 5 సం.లలో రాబట్టుకున్నది. 2021లో ప్రకటించిన ఆస్తుల నగదీకరణలో భాగంగా నిర్మించిన రహదార్లను ప్రైవేటు సంస్థలకు లీజుకివ్వటం మొదలైంది. ఈ బాటలోనే రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు కూడా నడుస్తున్నాయి. ఆగస్టు, 2023లో తెలంగాణ ప్రభుత్వం 158 కిలోమీటర్ల ORRను 7,380 కోట్ల రూ.లకు IRB గోల్కొండ ఎక్స్‌ప్రెస్ ప్రైవేట్ లిమిటెడ్ సంస్థకు 30 సం.లకు లీజుకు ఇచ్చింది. ఇది 8 లేన్లతో వున్న ఎక్స్‌ప్రెస్ ప్రాజెక్టు. ఆశ్చర్యకరంగా, ఇందులో 5,500 కోట్ల రూ.ల పెట్టుబడులను స్టేట్ బ్యాంక్ ఆఫ్ ఇండియా రుణంగా ఇస్తుంది. మిగిలిన 2,862 కోట్ల రూ.లలో 1402 కోట్ల రూ.లను సింగపూర్ సంస్థ సమకూర్చుతుంది. అంటే కేవలం 1460 కోట్ల రూ.లతో 30 సం.లకు ఈ ప్రాజెక్టును IRB ప్రైవేటు సంస్థ దక్కించుకున్న దన్నమాట.

దీని మాతృసంస్థ, ఇంటిగ్రేటెడ్ రోడ్స్ హైవే ఇన్ఫ్రాస్ట్రక్చర్ డెవలపర్, 11 రాష్ట్రాల్లో 24 ప్రాజెక్టులను BOT, TOT, HAM నమూనాలలో పొందింది. దేశ రహదార్ల వ్యవస్థ ఏ స్థాయిలో ప్రైవేటు టోల్ రోడ్లుగా మారినాయో దీనివల్ల అర్థం అవుతుంది.

ఇక ప్రైవేటీకరణతో అవినీతి అంతం కాదు సరి కదా పెరుగుతుందని ఇటీవలి కాగ్ నివేదిక స్పష్టం చేస్తుంది. ద్వారకా ఎక్స్‌ప్రెస్ వే నిర్మాణంలో ఒక కిలోమీటర్ రహదారి నిర్మాణ ఖర్చు 18 కోట్ల రూ.ల నుండి 256 కోట్ల రూ.లకు పెరిగినట్లు చూపెట్టటంవల్ల అవినీతి స్థాయి అర్థమవుతుంది. భారత్ మాల పరియోజన పథకం మొత్తం అవినీతిమయం అని ఆరోపించింది. ఈ పథకంలో కనీసం 7.5 లక్షల కోట్ల రూ.ల అవినీతి జరిగిందని విపక్షాలు చెబుతున్నాయి. కానీ, కాగ్ పరిశీలించిన 5 టోల్ ప్లాజాలలో అక్రమ వసూళ్లు 132 కోట్ల రూ.లు. దేశంలో వున్న టోల్ ప్లాజాలన్నింటినీ పరిశీలిస్తే, లక్షల కోట్ల రూపాయల అక్రమ వసూళ్లు బయటపడతాయి. ఇదంతా ప్రజల నుండి అంటే వాహనదారుల నుండి వసూలు చేసిన డబ్బే కదా! రహదారులు గుత్త పెట్టుబడుల స్వాధీనం అయినప్పుడు ప్రజల మీద దోపిడీ తీవ్రత అధికమవుతుందన్న వాస్తవం స్పష్టమవుతుంది.

రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా సంస్థలు-బస్సులు :

మారుమూల ప్రాంతాలను కూడా అనుసంధానం చేయటంలో బస్సులే శక్తివంతమైన సాధనాలు. చౌక రవాణాను కూడా ఇవి అందిస్తాయి. కానీ 1990లలోనే రాష్ట్రంలో, నగరం లోపల ప్రైవేటు బస్సులను నడపటం మొదలైంది. ఇందులో భాగంగా ఢిల్లీలోని బ్లూ లైన్ బస్సు వ్యవస్థ రూపొందింది. బస్సుల ప్రైవేటీకరణతో చార్జీలు విపరీతంగా పెరిగాయి. రద్దీ సమయంలోనే బస్సులను నడపటం, నియమ నిబంధనలను ఉల్లంఘించడం, రాష్ డ్రైవింగ్‌వల్ల ప్రమాదాలు పెరిగాయి. అందువల్లనే 2008 నుండి ప్రైవేట్ రంగాన్ని దశల వారీగా నిర్మూలించడం మొదలైంది.

ఆశ్చర్యకరంగా, 2008లోనే ఉత్తరప్రదేశ్‌లో 465 రూట్లలో ప్రైవేటు బస్సులకు అనుమతులనిచ్చారు. ఇందుకు ప్రాతిపదిక PPP నమూనా. ఈ అంశం మీద 2007లో రాష్ట్ర క్యాబినెట్ నిర్ణయం తీసుకున్నప్పటి నుండి రోడ్డు రవాణా ఉద్యోగులు ఆందోళన చేశారు. హర్యానా రాష్ట్రంలో కూడా బస్సుల ప్రైవేటీకరణకు వ్యతిరేకంగా 2018లో ఉద్యోగులు తీవ్రంగా ఆందోళన చేశారు. నిజానికి మోటార్ వెహికల్ అమెండ్‌మెంట్ బిల్లును ఉపసంహరించుకోవాలని ఆల్ ఇండియా మోటార్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ ఆర్గనైజేషన్ జాతీయస్థాయి ఆందోళనకు 2018లోనే పిలుపునిచ్చింది.

ఇక పశ్చిమ బెంగాల్‌లో ప్రభుత్వ బస్సులు తగ్గటం, కాంట్రాక్టు ఉద్యోగులు పెరగటం తీవ్రమైంది. 2022 నాటికి రాష్ట్రంలో 3,250 పబ్లిక్ బస్సులలో 2167 నడుస్తున్నాయి. కాగా, లక్ష ప్రైవేటు బస్సులు నడుస్తున్నాయి. పైగా బస్సు డిపోల భూమిని ప్రైవేటుకు విక్రయించడం కూడా తీవ్రమైంది.

ఇక తెలంగాణలో, 2019 అక్టోబర్ 11వ తేదీ నుండి 52 రోజులపాటు 50 వేల మంది రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా ఉద్యోగులు నిరవధిక సమ్మె చేశారు. ఈ సంస్థ బస్సులను రోజుకు 10 మిలియన్ల మంది ఉపయోగిస్తారు. 9,300 గ్రామాలను, 840 చిన్న గ్రామాలను అనుసంధానం చేస్తుంది. అయినా ఉద్యోగులకు ఉద్యోగ భద్రత లేదు. ఖాళీలను నింపటం లేదు. పెన్షన్లు లేవు. రెగ్యులర్‌గా వేతన చెల్లింపులు లేవు. సమ్మెను రాష్ట్ర ప్రభుత్వం పాశవికంగా అణచివేసింది.

ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో తెలుగుదేశం పార్టీ పాలనా కాలంలోనే అద్దె బస్సుల వాటా 25 శాతం నుండి 35 శాతానికి పెరిగిందని, 55 వేల మంది ఉద్యోగులలో 30 వేల మంది ఉద్యోగులను

ఐచ్ఛిక ఉద్యోగ విరమణ (VRS) పేరిట బలవంతంగా ఉద్యోగాల నుండి తొలగిస్తున్నారని, రోడ్డు రవాణా సంస్థ భూములను, కీలక విభాగాలను ప్రైవేటుకు అప్పగిస్తున్నారని ఆనాటి ప్రతిపక్ష పార్టీ వైఎస్ఆర్‌సిపి తీవ్రంగా విమర్శించింది. కానీ ఈ పార్టీ అధికారంలోకి వచ్చిన తర్వాత ఏపిలో రోడ్డు రవాణా సంస్థను ప్రభుత్వంలో విలీనం చేసుకున్నది. దీనితో ఉద్యోగులు ప్రభుత్వ ఉద్యోగులు అయినారు. అదే సమయంలో కార్పొరేషన్ ఆస్తులు ప్రభుత్వ ఆస్తులైనాయి. అమ్మకాలు మొదలయినాయి. ఇటీవల కాలంలో 239 కార్పొరేషన్ స్థలాలను గుర్తించింది. అందులో 100 స్థలాలను 15 కోట్ల రూ.లకు 15 సం.లకు ప్రైవేటుకు అప్పగించింది. పెద్ద పరిమాణంలో వున్న స్థలాలను ఆయిల్ కంపెనీలకు 20 సం.లకు లీజుకు ఇచ్చింది. అవకాశాలు భారీగా వున్న స్థలాలను BOT నమూనాలో 33 సం.లకు ప్రైవేటుకు లీజుకు ఇచ్చింది.

ఆగస్టు, 2023లో TSRTC (Absorption of Employees into Govt. Service) Bill-2023ని తెలంగాణా రాష్ట్ర క్యాబినెట్ ఆమోదించడంతో రోడ్డు రవాణా ఉద్యోగులు ప్రభుత్వ ఉద్యోగులైనారు. కానీ 1.5 లక్షల కోట్ల రూ.ల విలువ గల కార్పొరేషన్ భూములను ఇప్పుడు రాష్ట్ర ప్రభుత్వం స్వేచ్ఛగా విక్రయించగలుగుతుంది.

బ్రహన్ ముంబయి ఎలక్ట్రిక్ సప్లై మరియు రవాణా (BEST) విభాగం, విద్యుచ్ఛక్తి సప్లయి మిగులుతో సిటీలో బస్సులను తక్కువ ఛార్జీలకు నడుపుతుంది. 2016లో సుప్రీంకోర్టు విద్యుచ్ఛక్తి వినియోగదారుల మీద అధిక ఛార్జీలతో చౌక రవాణాను అందించడం సరికాదని తీర్పునిచ్చింది. నష్టాల సంచయనం వల్ల రోడ్డు రవాణాను ప్రైవేటీకరించారు.

ముగింపు :

రోడ్డు రవాణాకి చెందిన రహదార్లు, ప్రభుత్వ బస్సులు ప్రజా రవాణా వ్యవస్థకు ప్రాతిపదికగా వుండాలి. పీడిత ప్రజల మౌలిక రవాణా అవసరాలను ఇవి తీర్చాలి. రోజురోజుకూ తీవ్రమవుతున్న ఆర్థిక అసమానతలు, పెరుగుతున్న నిరుద్యోగం, పేదరికం దృష్ట్యా ప్రజారవాణా వ్యవస్థను బలోపేతం చేయవలసిన అవసరం వున్నది. కానీ, రవాణా వ్యవస్థను మొత్తంగా, అందులో భాగంగా రోడ్డు రవాణా వ్యవస్థను గుత్తపెట్టుబడులకు అప్పగించే క్రమాన్ని అటు కేంద్ర ప్రభుత్వం, ఇటు రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు తీవ్రం చేస్తున్నాయి. రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా ఉద్యోగుల ఆందోళనలను దుర్మార్గంగా అణచివేస్తున్నాయి. మౌలిక రవాణాకు కూడా దూరం కావటంతో పీడిత ప్రజల జీవన సంక్షోభం మరింత సంక్లిష్టమవుతున్నది. ఈ రంగంలోకి అనేక రూపాల్లో చొరబడుతున్న సామ్రాజ్యవాద దోపిడీకి అండగా నిలిచే పెట్టుబడిదారీ దళారీ వ్యవస్థను మార్చుకోవడం ద్వారానే రవాణా రంగం ప్రజా రవాణా వ్యవస్థగా ప్రజలందరికీ అందుబాటులోకి వస్తుంది. అందుకు ప్రజల సంఘటిత పోరాటాలే మార్గం.

*****