

## संपादकीय

## बवाकाल

॥ न मे भक्त : प्रणश्यति ॥

## तोट्याचे कारण आणि भाडेवाढीला आवताण

मुंबईकर रेल्वे प्रवाशांनी आता भाडेवाढसाठी तयार रहावे असा पुकारा रेल्वे मंत्रालयातर्फे दिला गेला आहे. गेल्या पाच वर्षांत मुंबई उपनगरीय रेल्वेसेवेचा तोटा तब्बल चार हजार एकशे पन्नास कोटींवर पोहचल्याचे रेल्वे मंत्रालयाने म्हटले आहे. संसदीय अधिवेशनाच्या निमित्ताने मंत्रालयातर्फे एक श्वेतपत्रिका प्रसिद्ध केली आहे. त्यामध्ये एकूणच देशभरातला उपनगरीय रेल्वे सेवेचा आढावा घेतला आहे. त्यात फायद्यात आहे की, तोट्यात आहे याचा आढावा घेण्यासाठी श्वेतपत्रिका काढली गेली. त्यामध्ये देशभरातल्या सगळ्या उपनगरीय रेल्वेसेवा तोट्यात असल्याचे आढळून आले. आणि हा आकडा तब्बल एक हजार एकशे अकरा कोटी रुपयांवर पोहचला असल्याचे मंत्रालयाचे म्हणणे आहे. २००७-०८ यावर्षी हा तोटा दुप्पट झाल्याचे आढळून आले. कारण त्याच्याआधी तीनशे अठ्ठावीस कोटी रुपये असलेला तोटा दोन हजार दहा साली सहाशे पंचवीस कोटींवर पोहचला आणि त्यानंतर दर वर्षी हा तोटा दोन दोन हजार कोटींनी वाढल्याचे या श्वेतपत्रिकेत म्हटले आहे. रेल्वेनेही आकडेवारीत वाढ करून भाडेवाढीचे संकेत दिले आहेत. साधारणपणे मुंबई उपनगरीय रेल्वेसेवेतील होणारा चार हजार कोटींचा तोटा भरून काढायचा असेल तर, पंधरा टक्के भाडेवाढ करण्याशिवाय रेल्वेपुढे पर्याय उरणार नाही, असाही अंदाज व्यक्त झाला आहे. परंतु मुंबईकरांना मिळणारी उपनगरीय रेल्वेसेवा अजूनही मुंबईकरांचे समाधान करू शकली नाही. भाडेवाढ करून रेल्वेचा तोटा जरी भरून निघाला तरी रेल्वेसेवेमध्ये काही सुधारणा होणार आहे का? असा खरा प्रश्न आहे. मुंबईकर भाडेवाढ थोडीफार सहनही करतील. परंतु त्यांना तशी दर्जेदार सेवा मिळाली पाहिजे. आज छोट्या छोट्या कारणांवरून रेल्वेसेवा विस्कळीत होते. रेल्वे स्थानकांवरची अस्वच्छता त्यात लोकांना तिकिटासाठी लांबच लांब रांगा लावाव्या लागतात. गाड्यांच्या वेळापत्रकातही गोंधळ सुरू असतो. तर गेल्या अनेक वर्षांपासून मुंबईकरांनी अत्याधुनिक रुपाचे मोकळे आणि हवेशीर रेल्वेचे डबे असावेत, अशी मागणी केली आहे. परंतु ती पूर्ण झालेली नाही. या पद्धतीने रेल्वेचा कारभार सुरू असतो. त्याशिवाय भ्रष्टाचार आणि गैरव्यवहार याचेही चटके सामान्य लोकांनाच बसत असतात.

## भ्रष्टाचार रोखा

रेल्वे मंत्रालयाने उपनगरीय सेवा तोट्यात असल्याचे म्हटले आहे. परंतु या तोट्याची नेमकी कारणे दिलेली नाहीत. फक्त प्रवाशांना अधिकाधिक सेवा देण्यासाठी नव्या गाड्या खरेदी केल्या. काही नवे ट्रॅक टाकले गेले, काही रेल्वे स्टेशनचे नूतनीकरण केले गेले तर अलीकडे स्टेशनबाहेर रुग्णवाहिका सज्ज ठेवण्याचे काम रेल्वेतर्फे केले जाते. ही जर कामे रेल्वेने केली असली तरी त्यामुळे तोट्याचा भार दुप्पट होण्याची काहीच कारणे नाहीत. जर या सगळ्या उपनगरीय रेल्वेसेवेचा तटस्थपणे आढावा घेतला तर रेल्वे प्रशासनातील दिरंगाई, प्रचंड प्रमाणात होणारा भ्रष्टाचार आणि इतकाच होणारा गैरव्यवहार ही त्याची कारणे आहेत. आज रेल्वेच्या कोणत्याही कामाचे टेंडर देताना मोठ्या प्रमाणावर भ्रष्टाचार होतो, ही साखळी इतकी भक्कम स्वरूपाची आहे की त्यातून रेल्वेला मोजावे लागणारे पैसे या तोट्यापेक्षाही पाचपट जास्त असल्याचे आढळून येईल. परंतु आज प्रवाशांच्या सोयीसाठी एकूण देशभरातील मालवाहतूक सुरळीतपणे होण्यासाठी वेळेची मर्यादा सांभाळावी लागते. आणि ही सगळी कामे पूर्ण

करून घ्यावी लागतात. मात्र त्यासाठी जी किंमत मोजावी लागते ती अव्वाच्या सव्वा असते. जर रेल्वेने यासंदर्भात काटेकोरपणा पाळला आणि काटकसर केली तर तोटा होण्याची शक्यताच राहणार नाही. आज रेल्वे मंत्रालयाचे अंदाजपत्रक अब्जावधी रुपयांचा खर्च करीत असते. त्यातल्या एकूण उत्पन्नाचा खर्चाचा ताळमेळ बघितला तर रेल्वे तोट्यात न जाता फायद्यात राहू शकते. परंतु आज रेल्वेचा व्याप इतका वाढला आहे की, सगळी कामे एकट्या रेल्वेमंत्रालयाकडून हाताळली जाणे कठीण होत आहे. यासाठी जी कामे रेल्वेची नाहीत त्याचे खाजगीकरण करायला काहीच हरकत नाही. उदाहरणार्थ रेल्वे तिकिटांचे वितरण खाजगी पद्धतीने होऊ शकते किंवा रेल्वे स्थानकांवर विविध प्रकारच्या सुविधा देण्याचे कामही खाजगी संस्थांना सोपवू शकते. रेल्वे स्थानकांच्या स्वच्छतेचे काम इतके वर्षे रेल्वे मंत्रालयाच्या अंतर्गत केले जात होते. पण त्याचे खाजगीकरण केल्यामुळे काही प्रमाणात रेल्वे स्थानके स्वच्छ राहू लागली. शिवाय रेल्वेचा पैसाही वाचू लागला. अशी बरीच कामे आहेत. ती ज्याच्यामधून रेल्वेला पैसे वाचवता येतील.

## व्यावसायिता आणा

खरे तर मुंबई उपनगरीय रेल्वेसेवेला तोटा होण्याचे कोणतेच कारण नाही. कारण तब्बल पंचेचाळीस लाख लोक रोज मुंबईच्या उपनगरीय रेल्वेसेवेचा उपयोग करतात. इतक्या मोठ्या प्रमाणावर रेल्वेकडे ग्राहक असल्यानंतर तिला तोटा होण्याचे कोणतेच कारण उरत नाही. उलट या सगळ्या प्रवाशांना अधिकाधिक चांगल्या सुविधा देऊन भरमसाठ फायदा कमवता येऊ शकतो. उद्या हा सगळा रेल्वेचा कारभार एखाद्या खाजगी संस्थेकडे सोपविला तर ते त्यातून प्रचंड नफा कमावल्याशिवाय राहणार नाहीत. असे सांगितले जाते की, काही वर्षांपूर्वी टाटा उद्योग समूहाने रेल्वेसेवा आमच्याकडे सोपवावी अशी मागणी केली होती. परंतु ते मान्य होणे शक्य नव्हते. खाजगी क्षेत्रातल्या कंपन्या जर फायद्यात चालू शकतात, तर सरकारी उपक्रम तोट्यात का चालावे ? असा प्रश्न निर्माण होतो. मुंबईत नव्याने सुरू झालेली मेट्रो रेल्वे सध्या एका खाजगी कंपनीतर्फे चालवली जाते. तिच्यावर सरकारचे नियंत्रण जरी असले तरीही सेवा तोट्यात चालणार नाही, याची पूर्ण खबरदारी घेतली आहे. लोकलपेक्षा मेट्रोचे भाडे जास्त असूनही लोक ते घ्यायला तयार असतात. कारण त्यांना अपेक्षित असलेली सेवा आणि सुविधा त्यामधून प्राप्त होते. वेळ शक्ती वाचत असल्यामुळे ज्यादा दिला जाणारा पैसा योग्य ठिकाणीच खर्च होतो. तोच प्रकार उपनगरीय रेल्वेबाबत होऊ शकतो. जगातील अनेक मोठ्या शहरांमध्ये रेल्वेसेवा उत्तम दर्जाच्या आहेत. आणि त्यातून त्या कंपन्यांना फायदाच होत असतो. चार हजार कोटींचा तोटा भरून काढण्याचा, भाडेवाढ लादण्यापेक्षा रेल्वेनेच भ्रष्टाचार रोखावा, काटकसर करावी आणि सर्वांत महत्त्वाचे म्हणजे आज मुंबई उपनगरात रेल्वेकडे प्रचंड जमीन आहे. त्याचा व्यापारीकरणासाठी उपयोग करून हा तोटा भरून काढण्याचा प्रयत्न करावा. रेल्वे कारभारामध्ये असलेले सरकारीपण कमी झाले पाहिजे आणि व्यावसायिकपण आले पाहिजे. उपनगरीय रेल्वे ही मुंबईकरांची जीवनवाहिनी आहे. तोट्याचे कारण पुढे करून मुंबईकरांना वेठीला धरू नये.