

‘लोकसत्ता’मध्ये १३ ऑक्टोबरच्या अंकात दोन बातम्या होत्या.. पहिली बातमी - एसटीच्या कर्मचाऱ्यांचे सप्टेंबरचे थकीत वेतन आता त्यांना मिळणार. दुसरी बातमी - रेल्वेच्या कर्मचाऱ्यांना या महिन्यात ७८ दिवसांचा बोनस, म्हणजेच सरासरी रु. १६,०००, मिळणार. यामागची सबब - २०२१ एप्रिल ते सप्टेंबरमध्ये रेल्वेची एकूण कमाई रु. १७,००० कोटी होती. ती २०२२ मध्ये रु. ३३,००० कोटी झाली, म्हणजेच त्यात ९५ टक्के वृद्धी झाली! त्यानिमित्ताने हा बोनस. यावरून रेल्वेचा कारभार एसटीच्या तुलनेत जास्त चांगला असणार, अशी समजूत होणे साहजिक आहे. पण तो निष्कर्ष काढायच्या आधी त्यातील काही मुद्दे आपण तपासून पाहू. यासाठी एसटी व रेल्वेच्या आर्थिक अहवालांमधील उपलब्ध आकडेवारी सोबतच्या तक्त्यात दिली आहे, ती पाहू.

पहिली गोष्ट आपल्या लक्षात येईल की २०२०-२०२२ या काळात पूर्ण देश कोविडच्या पहिल्या व दुसऱ्या लाटेच्या छायेत होता. २०२०-२१ मध्ये पहिल्या लाटेच्या ‘लॉकडाऊन’च्या वर्षात रेल्वेचे प्रवासी उत्पन्न केवळ १५,००० कोटी होते व २०२१-२२ मध्ये त्यात झालेली वाढ २९० टक्के इतकी मोजली गेली. एवढ्यावरून, रेल्वेचा कारभार ‘२९० टक्क्यांनी सुधारला’ हे म्हणणे अर्थातच योग्य नाही. खरी तुलना कोविडआधीच्या परिस्थितीशी झाली पाहिजे हे स्पष्ट आहे. म्हणूनच यंदाच्या ९५ टक्के वृद्धीचा नेमका अर्थ काय, आणि हा बोनस म्हणजे स्वतःची पाठ थोपटून स्वतःला बक्षीस देण्यात येत आहे का, हे प्रश्न साहजिक आहेत.

दुसरे आपल्या लक्षात येईल की, माल वाहतूक हा रेल्वेच्या एकूण उत्पन्नाचा मोठा भाग आहे. रूळ जरी एकच असले तरी, मालगाड्या, इंजिने हा स्टॉक वेगवेगळा आहे. रेल्वे प्रवासी भाडे प्रति किलोमीटर फक्त ४८ पैसे असले तरी खर्च ११६ पैसे, म्हणजेच भाड्याच्या अडीचपट आहे, असे रेल्वेकर्मचाऱ्यांनी राज्यसभेत सांगितले. प्रवासी वाहतुकीचा तोटा माल वाहतुकीच्या नफ्यातून भरून येत असतो. त्यात वीजनिर्मितीला लागणाऱ्या कोळशाच्या वाहतुकीचा वाटा ५० टक्क्यांपेक्षा अधिक आहे. यामुळे मुंबई-

‘रेल्वेला मिळणाऱ्या अनुदानाच्या २५ टक्के, म्हणजेच दरडोई रु. ३००, सार्वजनिक व प्रादेशिक परिवहनासाठी सुरक्षित अनुदान, हा राज्यांचा अधिकार आहे’ तो का, हे समजावून सांगणारा लेख...



वाराणसी रेल्वे तिकिटाचा खर्च फक्त ३७५ रु. आहे. मात्र पुणे-पंढरपूर एसटीचे भाडे ४८४ रु. आहे. थोडक्यात अंतरराज्य लांब पल्ल्याचा रेल्वे प्रवास कृत्रिमरीत्या स्वस्त ठेवण्यात येत आहे.

तिसरी गोष्ट - एसटी आणि रेल्वे, दोन्हीसाठी कर्मचारी वेतन हे सर्वसाधारण वर्षाच्या उत्पन्नाच्या ४५ टक्के आहे. मात्र भांडवल वा इतर खर्चासाठी केंद्र शासन रेल्वेला एकूण उत्पन्नाच्या १०५ टक्के अनुदान देते. एसटीसाठी हा आकडा फक्त १८ टक्केच आहे. रेल्वेबाबत रुळांची देखभाल, दुपदरीकरण, नवीन मार्ग, नवीन इंजिने व डबे, वंदे भारत या नवीन गाड्या, त्याला लागणारे तंत्रज्ञान व इतर गोष्टींवर खर्च होत असणार. गेली अनेक दशके, यातील बराच खर्च दिल्ली आणि उत्तर भारतावर केंद्रित होत आहे. गेल्या २० वर्षात रेल्वेच्या जाळ्याची एकूण लांबी ६२,००० कि. मी.वरून ६९,००० कि. मी., म्हणजेच, फक्त ११ टक्क्यांनीच वाढली आहे. चेन्नई-मुंबई या महत्त्वाच्या मार्गाचे संपूर्ण दुपदरीकरण हे काही दशकांच्या अवधीनंतर, २०२२ च्या ऑगस्टमध्ये पूर्ण झाले. महाराष्ट्रापुरते बघायचे झाले तर आष्टी-बीड मार्गिका सोडल्यास, पुणे-नाशिक, मराठवाडा किंवा इतरत्र, कुठलेही नवीन महत्त्वाचे रेल्वे मार्ग नू झाले नाही.

वर्षाकाठी एवढा खर्च होऊनदेखील, ‘कॅंग’च्या (महालेखापालांच्या) २०२० च्या अहवालाप्रमाणे प्रवासी गाड्यांचा वेग सरासरी ५० कि. मी. प्रति तास हा काही सुधारताना दिसत नाही. माल वाहतुकीचा वेग ताशी २५ कि. मी.वरून २३ कि. मी.वर

	एस टी (२०२०-२१, अंदाजित, कोटी रु.)	रेल्वे (२०२०-२१, कोटी रु.)	रेल्वे (२०२१-२२, कोटी रु.)
कमाई (प्रवासी वाहतूक)	९,३००	१५,०००	४४,०००
कमाई (माल वाहतूक)	३००	११७,०००	१४५,०००
एकूण कमाई	९,६००	१४०,०००	२०२,०००
एकूण चालू खर्च	१०,५००	१३७,०००	१९९,०००
या व्यतिरिक्त शासनाकडून अनुदान/भांडवली खर्च	१,४००	१५२,०००	२१२,०००
कर्मचारी वेतन व पेन्शन-वरचा खर्च (विविध मार्गातून)	४,४००	८८,०००	९३,०००
माडे (रु. प्रति कि. मी.)	१.५	०.४८	०.४८

तक्ता १: एसटीचा २०२०-२१ चा अंदाजित खर्चाचा अहवाल उपलब्ध आहे. त्यानंतरचे अहवाल उपलब्ध नाहीत. २०२० मार्चनंतर लॉकडाऊन व त्यानंतर संप चालू झाल्यामुळे २०२०-२१ चा अंदाजित अहवाल हा सामान्य वर्षाच्या सर्वात जवळचा असणार. तुलनेसाठी एसटीचे २०२०-२१ आणि रेल्वेचे २०२०-२१, २०२१-२२ अहवाल घेण्यात आले आहेत.

आला आहे. ‘१५ मिनिटांपेक्षा कमी उशीर झालेल्या’ गाड्यांचे प्रमाण ८२ टक्के (२०१४) वरून ६९ टक्क्यांवर (२०१९) वर घसरले आहे. केंद्रापाशी स्वतंत्र संशोधन संस्था असूनदेखील, नियोजन किंवा नवीन तंत्रज्ञान या बाबतीत गेल्या ३० वर्षांची कामगिरी वाखाणण्याजोगी नाही. कोविडकाळात ‘श्रमिक गाड्यां’चे नियोजन असो किंवा एप्रिल २०२२ महिन्यात वीजनिर्मितीसाठी कोळसा वाहून नेण्याचा प्रश्न असो, आपल्या शास्त्रज्ञांचे संशोधन व प्रशासकांची पूर्वतयारी कमी पडली हे स्पष्ट आहे. म्हणजेच रेल्वे या परिवहन क्षेत्रात केंद्र शासनाची गेल्या ७५ वर्षांची अबाधित मक्तेदारी असूनदेखील रेल्वेची अपेक्षेएवढी

दर्जेदार सेवा आजही उपलब्ध नाही. आता वळूया एसटीच्या बस सेवेकडे. २०११ जनगणनेप्रमाणे, जवळपास १० टक्के लोक कामासाठी बसने प्रवास करीत होते, तर हेच प्रमाण रेल्वेसाठी फक्त दोन टक्के होते. कॉलेजमधील २५ टक्के विद्यार्थी हे किमान ५ कि. मी.चा प्रवास सार्वजनिक बसने करीत होते. एकूणच विद्यार्थी, श्रमिक वर्ग आणि महिला व मुलींसाठी बस फारच महत्त्वाचे साधन आहे. म्हणजेच एसटीची सामाजिक जबाबदारी रेल्वेपेक्षा खूप मोठी आहे! त्या अनुषंगाने २०१६-१७ मध्ये एसटीचे जाळे महाराष्ट्राच्या ७५ टक्के गावांशी आणि ९१ टक्के लोकांशी थेट संपर्कात होते.

एसटीचे नियोजन व कारभार बहुतेक तालुक्यांशी जोडलेल्या २५० आगारांमधून (डेपोमधून) जवळपास स्वतंत्रपणे चालतो. प्रत्येक डेपोमध्ये सरासरी ५०-१०० बस गाड्या असतात आणि वेगवेगळ्या मार्गांवर २००-३०० सेवांचे दैनंदिन वेळापत्रक तयार केले जाते. प्रत्येक डेपोमध्ये बसगाड्यांच्या देखभाल दुरुस्तीसाठी कार्यशाळादेखील असते. साधारणपणे डेपोच्या ५० टक्के सेवा लांब पल्ल्याच्या फेऱ्या किंवा जिल्ह्याच्या ठिकाणी जाणाऱ्या असतात व उर्वरित सेवा ग्रामीण भागांना तालुका/शहराशी जोडणाऱ्या असतात. किरकोळ विक्रेत्यांसाठी आणि विद्यार्थ्यांसाठी या सेवा अत्यंत महत्त्वाच्या असतात आणि बहुतेक कॉलेजचे वेळापत्रक आणि विद्यार्थ्यांची हजेरी अप्रत्यक्षपणे एसटी ठरवते. एकूणच आर्थिकदृष्ट्या खालच्या आणि अल्प-मध्यमवर्गाचे राहणीमान एसटी सेवेवर अवलंबून असते.

मग एसटीचे अनेक डेपो तोट्यात का जात आहेत? एसटी सेवेचा दर्जा खालावला आहे हे आपण मान्य करायलाच हवे. वेळापत्रक न सांभाळणे, सेवा रद्द होणे, बसमध्ये बिघाड येणे व एकूणच बसची भौतिक दुरुवस्था असणे, हे सगळे महत्त्वाचे प्रश्न आहेत. याच्या जोडीला आहेत खराब रस्ते आणि इंधन दरवाढीच्या समस्या. यामुळे ग्रामीण भागात ६-आसनी व सीट रिक्षेशी स्पर्धा तर लांब पल्ल्यावर खासगी वाहनांशी स्पर्धा वाढली आहे व त्यामुळे एसटीची प्रवासी संख्या कमी होत आहे. अर्थात, हे दोन्ही पर्याय सगळ्यांना उपलब्ध

नाहीत व ठरावीक ग्राहकवर्ग एसटीनेच प्रवास करीत आहे. पण एसटीचे आर्थिक गणित मात्र विसकटले आहे.

यावर उपाय काय?

पहिला उपाय बस डेपो आणि तालुकानिहाय परिस्थितीचा सखोल अभ्यास. सुरुवात अर्थातच तालुक्याच्या आर्थिक व सामाजिक दळणवळणाचा व ग्राहकवर्गाच्या अभ्यासाने केला पाहिजे. त्यात आले तालुक्यातील संस्था, उद्योग, बाजार, कार्यालये, इ. यांच्या वेळा, एकूण कर्मचारी संख्येचे विश्लेषण आणि थेट लोकांशी संपर्क साधून, एकूण परिवहन पर्यायांची पडताळणी. याचबरोबर, डेपोच्या कारभाराचा काटेकोर अभ्यास- त्यात आले प्रत्येक मार्गावरच्या सेवांचे आर्थिक व सामाजिक विश्लेषण, एकूण बसच्या वेळापत्रकाचे आणि वक्तशीरपणाचे मापन, बसच्या बिघाडाची कारण मीमांसा आदी. या अभ्यासातून खरे चित्र आपल्यासमोर येऊन डेपोच्या कार्यपद्धतीमध्ये बदल घडेल. अर्थात हे करायचे कोणी? संशोधनाचा अभाव रेल्वेप्रमाणे एसटी क्षेत्रातही आहे. पण सुरुवातीच्या अभ्यासाचे स्वरूप आणि आवाका लहान आहे आणि हे प्रादेशिक उच्चशिक्षण संस्थांना सहज शक्य आहे.

एसटी महामंडळानेदेखील काही अभ्यास करणे गरजेचे आहे. उदाहरणास्तव, नेहमीच्या ४४-आसनी बसपेक्षा छोट्या गावांच्या आड-रस्त्यांवर २४-आसनी मिडी बस जास्त उपयुक्त ठरू शकते. यासाठी, आजच्या १६,००० बस ताफ्याची रचना काय असावी हा मोठा अभ्यास होण्याची गरज आहे. त्याचबरोबर, प्रत्येक बसवर जीपीएस बसवून, नेमकी बस कुठे आहे ही माहिती ‘अॅप’द्वारे ग्राहकांना उपलब्ध करून देणे, अशा आधुनिकीकरणाला गती देण्याची गरज आहे.

पण याने एसटीचे सगळे प्रश्न सुटणार नाहीत. एसटी एक सामाजिक सार्वजनिक सेवा आहे व त्याचे मूल्यमापन हे केवळ आर्थिक गोष्टींवर न होता सामाजिक बाबींवरसुद्धा झाले पाहिजे. विद्यार्थ्यांना शाळा-कॉलेजला पोहोचवणे, फळ-भाजी विकणाऱ्या बायका व किरकोळ विक्रेत्यांना बाजारपेठ उपलब्ध करून देणे, मजुरांना कामाच्या ठिकाणी पोहोचवणे अशी सामाजिक उद्दिष्टेदेखील महत्त्वाची आहेत

आणि याचे प्रमाण मोजून डेपोच्या वार्षिक अहवालात समाविष्ट करणे सहज शक्य आहे. त्याचबरोबर, रेल्वेप्रमाणे आर्थिक पाठबळ पुरवणे आणि कर्मचाऱ्यांचे मानसिक स्वास्थ्य सांभाळणे हेही तेवढेच गरजेचे आहे. यासाठी महाराष्ट्र शासनाने एसटीच्या बस ताफ्याचे आणि यंत्रणेचे आधुनिकीकरण व सुधारित सेवा उपलब्ध करून देण्यासाठी वर्षाकाठी किमान रु. ३०००-५००० कोटींच्या खर्चाची तयारी ठेवली पाहिजे.

हा निधी कुठून येणार?

रेल्वेशी तुलना केल्यास हा आकडा मोठा नाही. रेल्वेला केंद्र शासनाकडून दरवर्षी साधारण रु. २ लाख कोटींचे अनुदान देण्यात येत आहे. हा आकडा दरडोई रु.१.३०० पेक्षा जास्त. पण त्यात सामान्य माणसासाठी रेल्वेचा सरासरी वेग ताशी ५० कि. मी.पासून ६० कि. मी.वर नेण्याएवजी ‘बुलेट ट्रेन’, ‘वंदे भारत’सारख्या उच्च वर्गासाठी मोजक्या अति-जलद गाड्यांवर खर्च वाढत आहे. एकूणच, एका वेगळ्या प्रकारच्या अर्थव्यवस्थेला प्रोत्साहन देण्यात येत आहे. यासाठी केंद्राकडे पैसा कुठून येतो हा महत्त्वाचा; पण वेगळा विषय आहे.

या तुलनेत आजचे एसटीला दिले जाणारे अनुदान दरडोई रु. ११०, म्हणजे खूपच कमी आहे. पण ते थेट आर्थिकदृष्ट्या खालच्या वर्गांना जाते आणि प्रादेशिक समाज व अर्थव्यवस्था बळकट करते. त्यामुळे रेल्वेला मिळणाऱ्या अनुदानाच्या २५ टक्के, म्हणजेच दरडोई रु. ३००, सार्वजनिक व प्रादेशिक परिवहनासाठी सुरक्षित अनुदान, हा राज्यांचा अधिकार आहे आणि हा निधी केंद्राकडून राज्यांना थेट हस्तांतरित करणे सहज शक्य आहे. याने राष्ट्र आणि प्रादेशिक विकासाच्या उद्दिष्टांमध्ये समतोल साधला जाईल.

थोडक्यात, एसटी हा महाराष्ट्राचा फार मोठा सार्वजनिक ठेवा आणि पुरोगामी आधुनिकतेचे भूषण आहे. ती जपणे, व अभ्यासातून आणि आर्थिक व सामाजिक धोरणातून तिला अजून भक्कम करणे हे आपल्या हिताचे आहे.