தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்திற்கு ரூ.2000 கோடி மிச்சப்படுத்தியுள்ளது கழக அரசு!

அறப்போர் இயக்கம் உண்மைக்குப் புறம்பான தகவலை தெரிவித்துள்ளது!

அமைச்சர் அர.சக்கரபாணி ஆதாரங்களை விளக்கி அறிக்கை!

சென்னை, மார்ச். 15-

அறப்போர் இயக்கம் மற்றும் சில அரசியல் தலைவர்களின் உண்மைக்குப் புறம்பான தகவல்களுக்கு உணவு மற்றும் உணவுப்பொருள் வழங்கல்துறை அமைச்சர் அர.சக்கரபாணி மறுப்பறிக்கையில் தெரிவித்துள்ளார்.

இது குறித்து அமைச்சர் அர.சக்கரபாணியின் அறிக்கை வருமாறு:

கடந்த அதிமுக ஆட்சியில் சட்டமன்றத் தேர்தல் நடத்தை விதிமுறைகள் அமல்படுத்துவதற்குச் சற்று முன் அவசர அவசரமாக தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தின் போக்குவரத்து ஒப்பந்தத்தை 5 ஆண்டுகளுக்கு இறுதி செய்தது. இறுதி செய்யப்பட்ட போக்குவரத்துக் கட்டணம் மிகவும் அதிகமாக இருந்ததோடு ஒன்றிய அரசு நிபந்தனை மற்றும் வழிகாட்டுதலின்படியும் இந்த ஒப்பந்தம் இறுதி செய்யப்படவில்லை. இரண்டாண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மண்டல வாரியாகப் போக்குவரத்து ஒப்பந்தம் போடப்பட வேண்டும் என்பதற்குப் பதிலாக ஐந்தாண்டுகளுக்கு மாநில அளவில் ஒப்பந்தம் போடப்பட்டதால் ஒன்றிய அரசு போக்குவரத்துக்கான தொகையை விடுவிக்காம லிருந்தது. இந்நிலையில் முதலமைச்சர் அவர்கள் தலைமையிலான கழக அரசு பொறுப்பேற்றவுடன் முறைகேடாகப் போடப்பட்ட ஒப்பந்தப் புள்ளியை ரத்து செய்ய நடவடிக்கை எடுத்து பல்வேறு சட்டப் போராட்டங்களுக்குப் பின் கடந்த ஆட்சியில் முறைகேடாகப் போடப்பட்ட போக்குவரத்து ஒப்பந்தம் ரத்து செய்யப்பட்டது.

ரூ.2000 கோடி மிச்சப்படுத்தப்பட்டது!

இதனால், தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்திற்கு ரூ.2,000 கோடி மிச்சப்படுத்தப் பட்டது. பின்பு ஒன்றிய அரசு வழிகாட்டுதலின் படி போக்குவரத்துக்கான ஒப்பந்தப்புள்ளி மண்டல வாரியாக இரண்டாண்டுகளுக்கு கோரப்பட்டது.

இடைப்பட்ட காலத்தில் மாவட்டங்களில் ஆங்காங்கே போக்குவரத்துக்கு உள்ளூர் நிலைமைக்கேற்ப தற்காலிகமாக மாவட்ட அளவிலான போக்குவரத்துக் கட்டண நிர்ணயக் குழு தெரிவித்த கட்டணம் கொடுத்து போக்குவரத்து இயக்கம் செய்யப்பட்டது.

பின்பு 39 மண்டலங்களுக்கும் (38 மாவட்டங்கள் தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழக நிர்வாக வசதிக்காக 39 மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன) தனித்தனியாக ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கோரப்பட்டு நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்த ஒப்பந்தப்புள்ளிதாரர்களிடம் ரத்பலகட்ட பேச்சுவார்த்தை நடத்திப் பிற மாநிலங்களின் கட்டண விகிதம் மற்றும் சந்தை நிலவரத்தையொட்டி மாநில அளவிலான குழு கட்டணத்தை இறுதி செய்தது. அதனடிப்படையில் மண்டல அளவில் போக்குவரத்து ஒப்பந்தம் இறுதி செய்யப்பட்டு, 15.06.2024 முதல் மண்டல வாரியாக குறைந்த விலைப்புள்ளி அளித்த போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குப் போக்குவரத்து செய்திட ஆணை வழங்கப்பட்டது. 15.06.2024 முதல் 28.02.2025 வரை இவர்களுக்கு அனைத்து மண்டலங்களிலும் வழங்கப்பட்ட தொகை ரூ.428.40 கோடி ஆகும்.

ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலிருந்தும் பட்டியல் கட்டணம் (SOR) பெறப்பட்டதில் குறைந்த பட்சமாக தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் ரூ.273/-, அதிகபட்சமாக மதுரை மாவட்டத்தில் ரூ.479/- என்றிருந்தது. மாநில அளவிலான குழு இதன் சராசரியை ரூ.360/- எனக் கணக்கிட்டு அதிலிருந்து 20% குறைத்து ஒப்பந்தப்புள்ளியில் குறைந்தபட்ச கட்டணம் பெற வேண்டும் என்ற நோக்கில் 17.08.2022 அன்று மாநிலக் குழுவால் பட்டியல் கட்டணம் (SOR) ரூ.288/- என நிர்ணயம் செய்யப்பட்டது. ஆதலால் குறைந்த விலைப் புள்ளி பெற வேண்டும் என்ற நோக்கில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட தொகை இது என்பதைப் புரிந்து கொள்ளாமல், உண்மைக்கு மாறான தகவல்களை அறப்போர் இயக்கம் வெளியிட்டுள்ளது.

மாநிலக் குழுவின் தலைவராக, கூட்டுறவு, உணவு மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்புத் துறைச் செயலாளரும், குழு உறுப்பினர்களாக இந்திய உணவுக் கழக செயல் இயக்குநர், தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழக மேலாண்மை இயக்குநர்,

இந்திய உணவுக் கழகப் பொது மேலாளர் (தெற்கு), மாவட்ட ஆட்சியர் தஞ்சாவூர், மாவட்ட ஆட்சியர் திருவாரூர், அரசு துணைச் செயலாளர் (நிதித்துறை) மற்றும் அரசு துணைச் செயலாளர் (போக்குவரத்துத் துறை) ஆகியோர் இடம்பெற்றுள்ளனர். அறப்போர் இயக்கம் குறிப்பிட்டது போன்று இந்திய உணவுக் கழகத்தின் செயல் இயக்குநர் விடுப்பில் செல்லவுமில்லை, வேறு ஒருவர் அவர் சார்பில் கையொப்பமிடவில்லை. அவரே ஒவ்வொரு குழு கூட்டத்திலும் கலந்து கொண்டு கையொப்பமிட்டுள்ளார்.

131 ஒப்பந்ததாரர்கள் பங்கேற்றனர்!

சிலருக்காக ஒப்பந்த விதிகள் திருத்தப்பட்டதாக அறப்போர் இயக்கம் தெரிவித்துள்ளது. ஒப்பந்தப்புள்ளியில் அனைவரும் கலந்து கொள்ள வேண்டும் என்ற நோக்கத்தில் ஒன்றிய மாநில அரசுகளின் வழிகாட்டுதல்களின் படி மாநில அளவிலான குழு விதிகளை வகுத்துள்ளது. மேற்படி ஒப்பந்தப் புள்ளியில் 131 ஒப்பந்ததாரர்கள் கலந்து கொண்டுள்ளனர்.

மேலும், மேற்கண்ட போக்குவரத்து ஒப்பந்தத்தினை எதிர்த்து சென்னை உயர்நீதிமன்ற மதுரைக் கிளையில் தாக்கல் செய்யப்பட்ட நீதிப்பேராணை மனு எண்கள்.21944/2024, 21946/2024 மற்றும் 23628/2024 ஆகியவற்றை உயர்நீதிமன்ற மதுரைக் கிளை 18.02.2025 அன்று தள்ளுபடி செய்து உத்தரவிட்டுள்ளது.

அதுமட்டுமின்றி, எட்டரை மாதங்களுக்கு மொத்தமே ரூ.428 கோடி செலவான நிலையில் இரண்டாண்டுகளுக்கு ரூ.992 கோடி ஊழல் என்பதை விவரம் தெரியாதவர்களே ஏற்க முடியாத நிலையில் விவரம் அதிகம் தெரிந்ததாக 565 பக்கத்திற்கு அறிக்கை கொடுக்கும் இயக்கம் எவ்வாறு கூறுகிறது என்பது புரியாத புதிர். இதை வைத்துப் பார்க்கும் போது சரியாக எதையும் தெரிந்துகொள்ளாமல் யூகத்தின் அடிப்படையிலே அவர்களால் புகார் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது என்பது தெளிவாகிறது.

கடந்த அ.தி.மு.க. ஆட்சியில் பருப்பு மற்றும் பாமாயிலை அதிக விலையில் கொள்முதல் செய்ததைக் கருத்திற்கொண்டு அதனைத் தவிர்க்கும் விதமாக அதிகமானவர்கள் ஒப்பந்தப்புள்ளியில் கலந்துகொள்ள வழிவகை செய்து பாமாயில் மற்றும் பருப்பினைச் சரியான விலையில் கொள்முதல் செய்து அரசுக்குத் தொடர்ந்து செலவு குறைக்கப்பட்டு வருகிறது.

போக்குவரத்துக் கட்டணத்தில் மட்டும் அரசுக்கு ரூ.2000 கோடி மீதமானது. பாமாயில் மற்றும் பருப்பு கொள்முதலில் அதிமுக ஆட்சியில் இறுதியில் கோரப்பட்ட ஒப்பந்தப் புள்ளியை ரத்து செய்து மீண்டும் கொள்முதல் செய்த ஒரு ஒப்பந்தப் புள்ளி மூலம் மட்டுமே அரசுக்கு ரூ.177 கோடி மீதமானது.

அ.தி.மு.க. ஆட்சியில் முறைகேடுகள்!

நிலைமை இவ்வாறிருக்க கடந்த அதிமுக ஆட்சியின் போது நடைபெற்ற முறைகேடுகள் பற்றி வாயே திறக்காத சில அரசியல் கட்சித்தலைவர்கள் இப்போது தேவையற்ற வகையில் அறிக்கை விடுகிறார்கள்.

இந்திய உணவுக் கழக அலுவலர்களையும் மாநில அரசு அலுவலர்களையும் கொண்ட குழு முடிவு செய்ததை அறப்போர் இயக்கம் அறிந்தோ அறியாமலோ பாஜக அரசும் மாநில அரசும் சேர்ந்து அதிக கட்டணத்துக்கு ஒப்பந்தம் போட்டது போல் அரசியல் சாயத்துடன் செய்தி வெளியிட்டுள்ளார்கள்.

அறப்போர் இயக்கம் அரசுக்கு அவப்பெயரை ஏற்படுத்தும் வகையில் உள்நோக்கத்துடன் உண்மைக்குப் புறம்பான செய்திகளைப் பொதுவெளியில் பரப்பியுள்ளது மிகவும் கண்டனத்திற்குரியதாகும்.

தரமான அரிசியையும் இதர இன்றியமையாப் பொருட்களையும் தாயினும் சாலப்பரிந்து காலத்தே வழங்கி வரும் நம் அரசைப் பொது மக்களும் எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களுமே பாராட்டுவதைக் கூட அறியாமல் ரேசனில் சரியாகப் பொருட்கள் வழங்கப்படுவதில்லை என்று அறப்போர் இயக்கம் கூறியிருப்பது விநோதமாக உள்ளது.

முதலமைச்சர் அவர்கள் தலைமையிலான கழக அரசு உணவுத்துறையில் வெளிப்படைத்தன்மையுடன் செய்துள்ள அனைத்துச் செயல்களாலும் பொதுமக்களின் பாராட்டைப் பெற்று வரும் சூழலில் போக்குவரத்து ஒப்பந்தம் போடப்பட்டு ஒன்பது மாதங்கள் கழித்துத் திடீரென்று எதற்காக அறிக்கை விடுகிறார்கள் என்பது தெரியவில்லை.

நம் ஒப்பற்ற முதலமைச்சர் அவர்களின் தலைமையிலான கழக அரசின் ஆட்சியில் போக்குவரத்தாக இருந்தாலும் பருப்பு மற்றும் பாமாயில் கொள்முதலாக இருந்தாலும் வெளிப்படைத் தன்மையுடன் ஒப்பந்தப்புள்ளி கோரப்பட்டு வெளிப்படைத் தன்மையுடன் பேச்சுவார்த்தை நடத்தப்பட்டு வெளிப்படைத் தன்மையுடன் முடிவு செய்யப்படுகிறது.

“போற்றுவோர் போற்றட்டும் புழுதி வாரித் தூற்றுபவர் தூற்றட்டும்”! என்பதற்கேற்ப முதலமைச்சர் அவர்கள் தலைமையில் மக்களுக்கு ஏற்றம் தரும் செயல்களைத் தொடர்ந்து செய்து தமிழ்நாட்டை முதன்மை மாநிலமாக்கும் பணியில் மட்டுமே கவனமாக இருப்போம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இவ்வாறு அமைச்சர் அர.சக்கரபாணி அறிக்கையில் தெரிவித்துள்ளார்.

நாங்கள் மரியாதையுடன் தமிழ்நாட்டிற்குரிய பங்கை மட்டுமே கேட்கிறோம்!

இந்திய இரயில்வே தெற்கை புறக்கணிக்க வேண்டாம்!

மாநிலங்களவையில் – மூத்த வழக்கறிஞர் என்.ஆர்.இளங்கோ வலியுறுத்தல்!

புதுடெல்லி, மார்ச். 15-

தமிழ்நாட்டிற்குரிய பங்கை நாங்கள் மரியாதையுடன் கேட்கிறோம். இந்திய இரயில்வே தெற்கை புறக்கணிக்காமல் உரிய முறையில், தமிழ்நாட்டிற்குரிய திட்டங்களை நிறைவேற்றித் தரும்படி மாநிலங்களவையில் கழக உறுப்பினர் மூத்த வழக்கறிஞர் என்.ஆர்.இளங்கோ வலியுறுத்திப் பேசினார்.

மாநிலங்களவையில் கழக உறுப்பினர் என்.ஆர். இளங்கோ பேசியதாவது :-

● இரயில்வே திட்டங்கள் தமிழ்நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு மிகவும் முக்கியமானவை. தமிழ்நாடு அரசு மிக நீண்ட காலமாக மத்திய அரசிடம் பின்வரும் திட்டங்களை துரிதப்படுத்த வேண்டுகோள் விடுத்து வருகிறது. இவை அனைத்தும் அனுமதி பெற்று உயர் முன்னுரிமை வழங்கப்பட வேண்டும்:

● தாம்பரம் செங்கல்பட்டு இடையே நான்காவது இரயில் பாதை

●திருப்பத்தூர் கிருஷ்ணகிரி ஓசூர் புதிய இரயில் பாதை

● மதுரை தூத்துக்குடி அருப்புக்கோட்டை வழியாக (143.5 கி.மீ)

● மிஞ்சூர் திருவள்ளூர் ஸ்ரீபெரும்புதூர் ஒரகடம் சிங்கபெருமாள் கோயில் மதுராந்தகம். இத்திட்டம் சென்னையைச் சுற்றியுள்ள துறைமுக ங்களையும், தொழில் மையங்களையும் இணைக்கிறது.

● அரைஅதிவேக இரயில் பாதை (200 கி.மீ வரை): இப்பாதை சென்னை சேலம் கோயம்புத்தூரை இணைக்கும்மற்றும்சேலம் ஓசூர் பெங்களூரு,கோயம்புத்தூர் எர்ணாகுளம் போன்ற நீட்டிப்புகளுடன்கூ டியது.

● 10 புதிய இரயில் பாதைத் திட்டங்களில், 872 கி.மீல் வெறும் 24 கி.மீ மட்டுமே செயல்பாட்டுக்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. அகலப்பாதை மாற்றத் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரை, மூன்று திட்டங்களில் 748 கி.மீல் 604 கி.மீசெயல்பாட்டிற்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. 9 இரட்டை/பல தடப்பாதை திட்டங்களில் 967 கி.மீல் வெறும் 37 கி.மீ மட்டுமே செயல்பாட்டிற்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. இதற்கு காரணங்களாக மாநில அரசின் நிலம் கையகப்படுத்துதல், வன அனுமதி, மாநில அரசின் செலவு பங்கு, திட்டங்களின் முன்னுரிமை, பகுதியின் புவியியல் மற்றும் நிலப்பரப்பு நிலைமைகள் போன்றவை கூறப்படுகின்றன.

● மிக நீண்ட ஆண்டுகளாக, இரயில்வே அமைச்சகத்திலிருந்து அதே பதில்தான் வருகிறது. இரயில்வே பட்ஜெட் ஒதுக்கீடு, பட்ஜெட் ஒதுக்கீடு அல்லது மொழிக் கொள்கை என்று எதுவானாலும், மத்திய அரசு எப்போதும் தமிழ்நாடு மாநிலத்தை கண்டுகொள்வதில்லை.

● தமிழ்நாட்டு மக்கள் பாஜகவை வாக்களித்து தேர்ந்தெடுக்காததால், மத்திய அரசு இந்த அணுகுமுறையை கடைப்பிடிக்கக்கூடாது. எங்களின் தேசப்பற்று யாரைவிடவும் குறைந்தது அல்ல. மத்திய அரசின் வரி வருவாய்க்கு எங்கள் பங்களிப்பு யாரைவிடவும் குறைந்தது அல்ல. ஆனால், தமிழ்நாடு மாநிலத்திற்கு நிதி விடுவிப்பதில், அது இரயில்வே திட்டங்களோ, கல்வியோ அல்லது சுகாதாரமோ, மத்திய அரசு கடுமையான அணுகுமுறையை கடைப்பிடிக்கிறது.

நாங்கள் மரியாதையுடன் எங்களுக்கு உரிய பங்கை மட்டுமே கேட்கிறோம் என்பதை நினைவுபடுத்துகிறோம். எங்களுக்கு நியாயமாக உரியதைத டுப்பதன் மூலம் எங்களை அச்சுறுத்த முடியாது என்பதை புரிந்து கொள்ளுங்கள். உலகளாவிய உயிரியல் கட்டமைப்புகளானDNA மற்றும் RNA தவிர, நாங்கள் மூன்றாவது முக்கியமான குறியீட்டை கொண்டுள்ளோம் CNA. இந்த CNA, C.N. அண்ணாதுரை என்பதைக் குறிக்கிறது, அந்த பெயர் எங்கள் கலாச்சார மற்றும் அரசியல் பாரம்பரியத்தை பிரதிநிதித்துவப் படுத்துகிறது, பேரறிஞர் அண்ணா என்ற பெயர் எதிர்மறையான சூழலிலும் எங்களுக்கு உறுதியை தருகிறது. பேரறிஞர் அண்ணா அறுபது ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இந்த மாண்புமிகு அவையில் பேசியதை படியுங்கள். அவர் தென்னகத்திற்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் போராடியதற்காக நாங்கள் இன்னும் போராடிக்கொண்டிருக்கிறோம். அவர் தந்த காரணங்கள் இப்போதும் அப்படியே உள்ளன.

II. தனியார்மயமாக்கல்:

இந்திய இரயில்வேயின் தனியார்மயமாக்கல் 2015ல் நிதி ஆயோக் குழு இந்தியாவின் விரிவான இரயில்வே வலைப்பின்னலின் முக்கிய பகுதிகளை தனியார் மயமாக்க இரண்டு தசாப்த காலத் திட்டத்தை முன்மொழிந்ததிலிருந்து உருவாகத் தொடங்கியது. அதிலிருந்து, மோடி தலைமையிலான பாஜக அரசு பல்வேறு அணுகுமுறைகள் மூலம் பல்வேறு தனியார்மயமாக்கல் நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்தியுள்ளது:

● பணியாளர் மறுசீரமைப்பு: ஒப்பந்தமயமாக்கல் மற்றும் வெளி ஒப்படைப்பு ஆகியவை பணியாளர்களின் எண்ணிக்கையை சுமார் 3.5 மில்லியனிலிருந்து சுமார் 1 மில்லியனாக குறைத்துள்ளது.

● நிறுவனமயமாக்கலின் முன்னோடி: உற்பத்தி அலகுகள் நிறுவனமயமாக்கப் படுகின்றன, டிக்கெட் விற்பனை மற்றும் உணவு வழங்கல்

போன்ற செயல்பாடுகள் தற்போது IRCTC (இந்திய இரயில்வே உணவு மற்றும் சுற்றுலாக் கழகம்) மூலம் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன.

● நிலைய மறுமேம்பாடு: “உலகளாவிய தரத்திற்கு ஏற்ப மறுமேம்பாடு” என்ற பெயரில் அரசு சுமார் 400 நிலையங்களை தனியார்மயமாக்க இலக்கு வைத்துள்ளது, ஆனால் முன்னேற்றம் இல்லை.

● தனியார் இரயில் இயக்கங்கள்: ‘தேஜஸ்’ போன்ற தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இரயில்கள் தனியார் இயக்குநர்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன, இரயில் தடங்களை படிப்படியாக பெருநிறுவன நிர்வாகத்திற்கு மாற்றும் திட்டங்களுடன்.

இன்டிகரல்கோச்ஃபேக்டரியின் (ICF) நிலை.

சென்னையில் உள்ள இன்டிகரல் கோச் ஃபேக்டரி இந்த தனியார்மயமாக்கல் போக்கின் குறிப்பாக கவலைக்குரிய எடுத்துக்காட்டாக உள்ளது. இந்தியாவின் மிகவும் வெற்றிகரமான உற்பத்தி அலகுகளில் ஒன்றாகவும், வந்தே பாரத் இரயில்களின் உள்நாட்டு உற்பத்தியாளராகவும் இருந்தபோதிலும், ICF தற்போது பன்னாட்டு நிறுவனங்களுக்கு ஆதரவாக ஓரங்கட்டப்படுகிறது:

● செலவு வேறுபாடுகள்: ICF ஒவ்வொரு வந்தே பாரத் இரயிலையும் 70 கோடியில் உற்பத்தி செய்தது, அதே சமயம் சர்வதேச சந்தை விலை 200 கோடியாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், அரசு ICF உற்பத்தி செலவை விட 50 கோடி அதிகமான 120 கோடி விலையில் பன்னாட்டு நிறுவனங்களுக்கு ஒப்பந்தங்களை வழங்கியுள்ளது.

● சமீபத்திய ஒப்பந்தங்கள்: இந்திய இரயில்வே இரண்டு முக்கிய உற்பத்தி கூட்டாண்மைகளில் நுழைந்துள்ளது:

1. டிடாகார் ரெயில் சிஸ்டம் லிமிடெட் (TRSL, இத்தாலி) பாரத் ஹெவி எலக்ட்ரானிக்ஸ் லிமிடெட் (BHEL) உடன் இணைந்து

2. டிரான்ஸ்மா ஷ்ஹோல்டிங் (TMH, ரஷ்ய) ரெயில் விகாஸ் நிகம் லிமிடெட் (RVNL) உடன் இணைந்து

● உற்பத்தி விநியோகம்: TMHRVNL 120 வந்தே பாரத் இரயில்களை (ஒவ்வொன்றும் 16 பெட்டிகள்) உற்பத்தி செய்யும், அதே சமயம் TRSLBHEL 80 இரயில்களை உற்பத்தி செய்யும்.

தனியார் நிறுவனங்களுக்கு கூடுதல் சலுகைகள்

உயர் ஒப்பந்த மதிப்புகளுக்கு அப்பால், இந்த தனியார் நிறுவனங்கள் அசாதாரண கூடுதல் பயன்களைப் பெறுகின்றன:

●இலவச உள்கட்டமைப்பு: அரசு நிலம், பயன்பாடுகள் (மின்சாரம், எரிவாயு, நீர்) மற்றும் ஏற்கனவே உள்ள வசதிகள் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன

● அறிவுசார் சொத்து பரிமாற்றம்: ICF மற்றும் இந்திய இரயில்வே மூலம் உருவாக்கப்பட்ட தொழில்நுட்ப அறிவு, வடிவமைப்புகள், வரைபடங்கள் மற்றும் காப்புரிமைகளுக்கான அணுகல்

● வசதி கையளிப்புகள்: சென்னையில் உள்ள ICF உள்கட்டமைப்பு TRSLக்கு மாற்றப்பட்டது, அதே சமயம் லாதூரில் உள்ள மராத்வாடா ரெயில் கோச் ஃபேக்டரி (MRCF) TMHக்கு வழங்கப்பட்டது

மனிதவள நியாயப்படுத்தல்: ஒரு விமர்சன ஆய்வு

ICFஇல் போதுமான மனித வளம் இல்லை என்று கூறி நிர்வாகம் இந்த தனியார்மயமாக்கல் நடவடிக்கைகளை நியாயப்படுத்துகிறது. இருப்பினும், ஆதாரங்களின்படி:

● ஒரு 16பெட்டி வந்தே பாரத் இரயிலை (உந்து அமைப்பு தவிர்த்து) உற்பத்தி செய்ய சுமார் 227 குரூப் C ஊழியர்கள் தேவை:

●182 நேரடி தொழில்நுட்ப வல்லுநர்கள்

● 27 ஆதரவு ஊழியர்கள்

● 18 தொழில்நுட்பமேற்பார்வையாளர்கள்

● தற்போது, ICFஇல் தொழில் நுட்ப வல்லுநர் பதவிகளில் 22.2% (செப்டம்பர் 2022 நிலவரப்படி 1,419 பணியிடங்கள்) மற்றும் 600 உதவியாளர் பதவிகள் காலியாக உள்ளன.

● முதலில் 16,000 ஆக இருந்த ICF பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை முறையாக 10,000 ஆக குறைக்கப் பட்டுள்ளது, இதில் கிட்டத்தட்ட 2,000 பணியிடங்கள் இப்போது காலியாக உள்ளன.

உற்பத்தி திறனை அதிகரிக்க இந்த காலிப் பணியிடங்களை நிரப்புவதற்குப் பதிலாக, அரசு தனியார்மயமாக்கலைதேர்ந்தெடுத்துள்ளது.

பொது போக்குவரத்துக்கான- எதிர் மறை தாக்கங்கள்

இந்திய இரயில்வேயின் தனியார்மயமாக்கல் இரயில் கட்டணங்கள் மற்றும் அணுகல் திறன் மீது கணிசமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்:

● இரயில்வேக்கள் பாரம்பரியமாக இந்தியாவின் பொருளாதார ரீதியாக பின்தங்கிய மக்களுக்கு மலிவான போக்குவரத்தாக செயல்பட்டு வந்துள்ளன.

● சொகுசு இரயில் சேவைகள்கட்டணங்களைஅதிகரிப்பதற்கு வழிவகுக்கின்றன, இது பொது போக்குவரத்தைசமூகத்தின்மேல் தட்டு பிரிவினருக்கான சேவையாக மாற்றுகிறது.

● சீனா மற்றும் ஜப்பானில் இருந்து கிடைக்கும் சர்வதேச எடுத்துக்காட்டுகள், திறமையான பொது போக்குவரத்து அமைப்புகள் பரந்த பொருளாதார வளர்ச்சியை ஆதரிக்க மானியங்களை வழங்க வேண்டியுள்ளது என்பதைக் காட்டுகின்றன.

● பொது போக்குவரத்தை இலாப நோக்கிய தொழிலாக மாற்றுவதுலட்சகணக்கான மக்களுக்கு பயணத்தை செலவு மிக்கதாக ஆக்குவதோடு மட்டுமல்லாமல், தேசிய பொருளாதார வளர்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டையும் தடுக்கிறது.

இந்திய இரயில்வேயின் தொடர்ந்து நடக்கும் தனியார் மயமாக்கல் இந்தியாவில் பொது போக்குவரத்து உள்கட்டமைப்பிற்கான அணுகுமுறையில் ஒரு அடிப்படை மாற்றத்தை குறிக்கிறது, இது இரயில்வே ஊழியர்கள் மற்றும் இந்த அத்தியாவசிய சேவையை நம்பியிருக்கும் லட்சகணக்கான குடிமக்கள் ஆகிய இருவருக்கும் தொலைநோக்கு விளைவுகளை ஏற்படுத்தக்கூடும்.

III. சொத்து பணமாக்கல்

● சிறிது காலத்திற்கு முன்பு டைம்ஸ் ஆஃப் இந்தியா செய்தியில், மத்திய அரசின் சொத்து பணமாக்கல் மையக் குழு இரயில்வேயின் சொத்துக்களை 1.7 லட்சம் கோடி அளவிற்கு பணமாக்கத் திட்டமிட்டுள்ளதாக தெரிவிக்கப்பட்டது. மேலும், இரயில்வே வாரியத் தலைவர் இலக்கில் 30% க்கும் குறைவாகவே அடைய முடிந்ததால், இலக்கை 1 லட்சம் கோடியாகக் குறைக்க வேண்டுகோள் விடுத்தார், ஆனால் அது ஏற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை என்றும் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. சொத்து பணமாக்கல் மூலம், சரக்கு முனையங்கள், இரயில்வே காலனிகள், விளையாட்டு அரங்குகள் போன்றவற்றை விற்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

● இரயில்வேயின் உரிமை பொதுவாகவும் ஒற்றை அமைப்பாகவும் இருக்கும் வரை அது சிறந்த சேவைகளை வழங்க முடியும். உண்மையில் நாம் பிரிட்டிஷ் இரயில்வே அமைப்பின் மாதிரியையே பின்பற்றுகிறோம். இந்த கட்டத்தில் பிரிட்டிஷ் இரயில்வேக்கு என்ன நடந்தது என்பதையும் நாம் கற்றுக்கொள்ள வேண்டும். 90’களில் பிரிட்டிஷ் இரயில்வே தடங்கள், கட்டிடங்கள், இரயில்களை இயக்குதல், சரக்குகளை இயக்குதல் போன்றவற்றைப் பிரித்து சிறிய நிறுவனங்களாக பிரிக்கப்பட்டு, பல தனியார் நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. பின்னர் பேரழிவு நடந்தது. இப்போது 20 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு, பிரிட்டிஷ்அரசு முழு இரயில்வேஅமைப்பையும் அரசின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் கொண்டுவர முடிவு செய்துள்ளது. “கிரேட் பிரிட்டிஷ் இரயில்வேஸ்” நிறுவுவதற்கான வகை செய்யும் தனி இரயில்வே மசோதா, முழு பிரிட்டிஷ் இரயில்வே அமைப்பையும் அரசு கட்டுப்பாட்டின் கீழ் கொண்டுவர அறிமுகப்படுத்தப்படுகிறது. 1996ல் எங்கோ தொடங்கிய தனியார்மயமாக்கல் முறையானது தோல்வி அடைந்த மாதிரியாக நிரூபிக்கப்பட்டது, நிச்சயமாக நாம் அதிலிருந்து பாடம் கற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

IV. உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு

● ஆயிரக்கணக்கான கோடிகளை செலவிட்டு கண்ணாடி முகப்புகள், செல்ஃபிபாயிண்டுக்கள்போன்றவற்றின் மூலம் இரயில் நிலையங்களை அழகுபடுத்துவது பயனற்றது. சில இடங்களில் இது பொது தனியார் பங்களிப்புடன் செய்யப்படுகிறது. கோடிக்கணக்கான பயணிகள் தினசரி இரயில் நிலையங்களையும் இரயில்களையும் பயன்படுத்துகின்றனர். ஒரு பயணி இரயில் நிலையத்தை அவரது பயணத்திற்காக மட்டுமே பயன்படுத்துகிறார், அதிகபட்சம் அவர் இரயில் நிலையத்தை 3 முதல் 4 மணி நேரம் வரை பயன்படுத்தலாம். தேவைப்படுவது என்னவென்றால், இரயில் சேவைகளின் கிடைக்கும் தன்மை, பயணத்திற்கான வசதியான மற்றும் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட இடம் ஆகியவை. வசதியான மற்றும் பாதுகாப்பான பயணமே பயணிகளின் தேவை. சராசரியாக, ஒவ்வொரு நாளும் சுமார் 2.5 கோடி மக்கள் இரயில்வேயைப் பயன்படுத்துகின்றனர், ஆனால் அவர்களில் பெரும்பாலானோர் நெருக்கமான தங்குமிடத்திலும் முன்பதிவில்லாத பெட்டிகளிலும் பயணிக்க நிர்பந்திக்கப்படுகின்றனர். எனவே அவசர தேவை என்னவென்றால், புதிய பாதைகள் மற்றும் சாத்தியமான இடங்களில் தற்போதுள்ள பாதைகளை இரட்டிப்பாக்குதல் அல்லது பல்கிப்பெருக்குதல் மூலம் கூடுதல் உட்கட்டமைப்பை உருவாக்குவதாகும்.

V. தூய்மை

● இரயில்வே செய்ய வேண்டிய மிக முக்கியமான பணி இரயில் நிலையங்களை யும் இரயில்களையும் சுத்தமாகவும் கிருமிநீக்கம் செய்தும் வைத்திருப்பதாகும். முதல் வகுப்பு ஏசி பெட்டிகளில் உள்ள கழிவறைகள் கூட சில நேரங்களில் பயன்படுத்த முடியாததாக உள்ளது. 3 அடுக்கு, 2 அடுக்கு மற்றும் ஸ்லீப்பர் பெட்டிகளில் உள்ள கழிவறைகள் சகிக்க முடியாததாக உள்ளன. இந்திய இரயில்வே பல ஊழியர்களை குறைத்து சுத்தம் செய்யும் பணியை மெதுவாக தனியார் மயமாக்கியுள்ளது. இப்போது நடப்பது என்னவென்றால், இந்த வேலைகள் ஒப்பந்ததாரர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன, அந்த ஒப்பந்ததாரர்கள் அதை துணை ஒப்பந்ததாரர்களுக்கு வழங்குகின்றனர், அது மற்றொரு ஒப்பந்ததாரருக்குச் செல்கிறது. மூன்றாம் நிலை ஒப்பந்ததாரர்களின் ஊழியர்கள் நிரந்தர ஊழியர்களாக இருக்க மாட்டார்கள், அவர்களுக்கு வேலையின் மீதோ அல்லது அமைப்பின் மீதோ சொந்தமான உணர்வு இருக்காது.

● மற்றொரு முக்கியமான கவலைக்குரிய பகுதி என்னவென்றால், பெண் பயணிகளுக்கு அதிக பெட்டிகள் வழங்கப்பட வேண்டும். சிறப்பு பெட்டிகள் இல்லாததால் அவர்கள் அனுபவிக்கும் துன்பம் மிகப் பெரியது.

● இது சுத்தம் செய்தல் அல்லது உணவு வழங்கல் சேவைகளுக்கு மட்டுமல்ல, நிறுவுதல் மற்றும் பராமரிப்பு ஆகிய இரண்டிலும் பாதுகாப்பு தொடர்பான பணிகளிலும் நடக்கிறது. இது தனியார்மயமாக்கலின் மற்றொரு இருண்ட பக்கமாகும்.

VI. சமீபத்திய இரயில் விபத்துகள் மற்றும் பாதுகாப்பு

● இரயில்வே பாதுகாப்பின் கடுமையான சீரழிவு குறித்து நிறைய கவலைகள் உள்ளன. கடந்த 3 முதல் 4 ஆண்டுகளில் 2018 முதல் 2021 வரையிலான காலத்தில் பூஜ்ஜிய இறப்பு ஏற்பட்டதற்கு மாறாக, இரயில் விபத்தில் சுமார் 400 பயணிகள் உயிரிழந்துள்ளனர். முன்னாள் இரயில்வே வாரியத் தலைவர் பொது வெளியில் எழுப்பிய கவலைகள் புறக்கணிக்கப்ப ட்டதாக நாங்கள் நம்பத்தகுந்த முறையில் புரிந்துகொள்கிறோம். கள மட்டத்தில் உள்ள பாதுகாப்பு பணி காலியிடங்கள் 2015 முதல் 2023 வரை வழக்கமாக நிரப்பப்படவில்லை. பாலசோர் பேரழிவுக்குப் பிறகு திடீரென்று இரயில்வே வாரியம் ஒரே ஆண்டில் அனைத்து காலியிடங்களையும் நிரப்பத் தொடங்கியது. புதிய பணியாளர்கள் கள மட்ட பணிக்கு தயாராக 3 முதல் 4 ஆண்டுகள் எடுக்கும் என்பதை உணராமலேயே இது செய்யப்பட்டது. ஆட் சேர்ப்பை நியாயமற்ற முறையில் தள்ளிப்போட்டதே பேரழிவுகளுக்கு வழிவகுத்தது. பாதுகாப்பு மீறலுக்கு மற்றொரு முக்கிய காரணம், இறுதியில் விபத்துக்கு வழிவகுப்பது, நிறுவுதல் மற்றும் பராமரிப்பு ஆகிய இரண்டிலும் பாதுகாப்பு தொடர்பான பணிகளின்பாகுபாடற்றஒப்பந்தமயமாக்கல் ஆகும்.

அனைத்து வகையான விபத்துகளுக்கும் ஒரே தீர்வாக கவச் ஊடகங்களில் பரவலாகக் காட்டப்படுகிறது. கவச்ஐ செயல்படுத்துவதில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மூன்று விற்பனை யாளர்கள் மூலம் 75,000 கோடி அளவிற்கு பெரும் செலவை இரயில்வே திட்டமிட்டுள்ளது. நிச்சயமாக கவச் விபத்தைத் தடுக்க முடியும், ஆனால் ஒரு இரயில் ஆபத்து சிக்னலைக் கடந்து சென்றால் மட்டுமே, அதிகபட்சம் அது ஒரே தடத்தில் இயங்கும் இரயில்களின் நேருக்கு நேர் மற்றும் பின்புற மோதல்களைத் தடுக்க முடியும், அதே சமயம் அருகில் உள்ள தடங்களில் இருந்து தடம் புரண்ட பிற பெட்டிகள் அல்லது சரக்கு பெட்டிகள் உள்ளிட்ட பிற வழிகளில் தடத்தை மீறுவதால் ஏற்படும் தடம் புரளும் விபத்துகள் கவச் மூலம் தடுக்கப்படாது. கவச் இருந்திருந்தால், கடந்த 30 ஆண்டுகளில் நடந்த எத்தனை இரயில் விபத்துகள் தவிர்க்கப் பட்டிருக்கும் என்பதை தயவு செய்து சுய ஆய்வு செய்யுங்கள். ஆய்வுகள் அத்தகைய விபத்துகளில் 15% மட்டுமே தடுக்கப்பட்டிருக்கும் என்பதை வெளிப்படுத்துகின்றன.

● கவச் நிறுவப்பட்டிருந்தாலும் கூட தடுக்க முடியாமல் போயிருக்கும் கடந்த கால முக்கிய மோதல் விபத்துகளின் சில எடுத்துக்காட்டுகள் கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளன. எதிர்காலத்திலும், மிகவும் விலையுயர்ந்த கவச் அமைப்பை நிறுவிய போதிலும், இதே போன்ற மோதல்களைத் தடுக்க முடியாது.

1) ஹர்சந்த்பூர் இரயில் மோதல், ரைபரேலி 2018 (10 இறப்புகள்),

2) பாலசோர் விபத்து 2023 (300 இறப்புகள்),

3) விசாகப்பட்டினம் மோதல் 2023 (12 இறப்புகள்),

4) கஞ்சன்ஜங்கா எக்ஸ்ப்ரஸ் மோதல் NFR2023 (10 இறப்புகள்),

5) விசாக்ரயகடா பாஸ் & பலாசா பாஸ்2023 (14 இறப்புகள்), கவச் நிறுவப்பட்டிருந்தாலும் கூட தடுக்கப்பட்டிருக்க முடியாது.

●கவச் போன்ற நவீன பாதுகாப்பு அமைப்புகளை நாங்கள் வரவேற்கும் அதே வேளையில், கவச் அனைத்து பாதுகாப்பு கவலைகளுக்கும் ஒரே தீர்வு அல்ல என்ற உண்மையை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. விபத்துகளைத் தடுக்க மேலும் அறிவியல் மற்றும் நவீன தொழில்நுட்பங்களை ஆராய இரயில்வே க்கு வேண்டுகோள் விடுக்கி றேன்.

VII. திருவிழா காலங்களில் மோசமான ஏற்பாடுகள்

● இந்திய இரயில்வே மார்ச் 2025ல் வெளியிடப்பட்ட தனது புத்தகத்தில் (தொகுதி 68 இதழ் எண்.12) மகாகும்ப் 2025 ஏற்பாடுகளில் அனைத்தும் நன்றாக உள்ளது என்று கூறினாலும், பயணிகளிடையே நிறைய அதிருப்தியை நாங்கள் கண்டுள்ளோம். 2025 பிப்ரவரி 15 அன்று, புது தில்லி இரயில் நிலையத்தில் நெரிசலில் சிக்கி 18க்கும் மேற்பட்டோர் உயிரிழந்தனர், இது திருவிழா காலங்களில் இத்தகைய பெரும் கூட்டத்தை கையாள்வதில் இரயில்வேயின் முழுமையான தயாரின்மையைக் காட்டுகிறது.

இத்தகைய பின்னணியில், தனியார்மயமாக்கலை நிறுத்தி, நாட்டில் உள்ள சாமானிய மக்களின் பெரும் நன்மைக்காக இரயில்களின் எண்ணிக்கையையும் அதன் வசதிகளையும் அதிகரிக்குமாறு இரயில்வே அமைச்சகத்திற்கு கோரிக்கை விடுக்கிறேன்.

தென்னக இரயில்வே இந்திய இரயில்வேயின் ஒரு பகுதி என்பதை உணர்ந்து, தயவு செய்து தெற்கை புறக்கணிக்க வேண்டாம் என்று அமைச்சகத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

இவ்வாறு என்.ஆர். இளங்கோ பேசினார்.