

उपेक्षा की शिकार - हमारी रेलें

डॉ. रामप्रताप गुप्ता

किसी भी राष्ट्र के कृषि, उद्योग और सेवा क्षेत्र के विकास के लिए सस्ती और तीव्रगामी परिवहन सुविधाओं की आवश्यकता होती है। भूतल परिवहन सुविधाओं में सड़क और रेल मार्गों की प्रमुख भूमिका होती है। सड़क मार्गों की तुलना में रेल सेवाएं अधिक तीव्रगामी और सस्ती होती हैं, इनके माध्यम से कृषि और उद्योग कम परिवहन लागतों पर दूरस्थ अंचलों तक अपने उत्पादों की बिक्री कर सकते हैं।

सड़कों की तुलना में रेल मार्गों से माल भेजने में 75 से 90 प्रतिशत कम तथा यात्री परिवहन में 5 से 21 प्रतिशत कम ऊर्जा यानी विद्युत और डीज़ल की आवश्यकता होती है। विद्युत की पूर्ति मुख्यतः ताप बिजलीघरों से होती है जिनमें कोयले का उपयोग होता है और देश में कोयले के विशाल भंडारों के बावजूद श्रेष्ठ किस्म के कोयले की कमी के कारण उसे आयात करना पड़ता है। तेल, डीज़ल, पेट्रोल की पूर्ति तो आयातों से ही पूरी होती है।

चूंकि रेल परिवहन से यात्री और माल ढोने में सड़कों की तुलना में कम ऊर्जा खर्च होती है अतः रेल सुविधाओं के विस्तार और उनसे ही यात्री और माल ढोकर हम न केवल अपने माल को दूरस्थ अंचलों तक कम लागतों में पहुंचा सकते हैं बल्कि उनकी अधिक अच्छी कीमत भी प्राप्त कर सकते हैं।

रेल सेवाओं की श्रेष्ठता और मितव्ययिता के बावजूद आज्ञादी के पश्चात इनके विस्तार की उपेक्षा की गई। यह उपेक्षा उस समय स्पष्ट उभर कर सामने आती है जब हम भारत और चीन की तुलना करते हैं। सन 1990 में भारत में रेल मार्गों की लंबाई 62,211 कि.मी. थी और चीन के रेल मार्ग 57,900 कि.मी. ही थे अर्थात् 6.3 प्रतिशत कम थे। लेकिन सन 2010 में चीन में रेल मार्गों की लंबाई बढ़कर 90,000 कि.मी. हो गई अर्थात् 55.4 प्रतिशत की वृद्धि हुई, दूसरी ओर इसी अवधि में भारत के रेल मार्गों की लंबाई



बढ़कर मात्र 64,000 कि.मी. ही हो पाई। सन 1990 और 2010 के मध्य की अवधि में चीन में रेल मार्गों की लंबाई भारत की तुलना में 40.6 प्रतिशत अधिक हो गई। चीन ने रेल मार्गों के विस्तार को सर्वोच्च प्राथमिकता देकर परिवहन लागतों में काफी कमी कर ली। इससे वहां उत्पादित माल का दूरस्थ अंचलों में विक्रय करना संभव हो गया। परिणामस्वरूप भारत चीन के सस्ते उत्पादनों से प्रतियोगिता नहीं कर पाया और भारी मात्रा में चीनी उत्पादों के आयात के कारण हमारा चीन के साथ भुगतान संतुलन प्रतिकूल हो गया। इन वर्षों में रेल मार्गों के विस्तार की उपेक्षा के कारण उत्पन्न अनेक प्रतिकूल प्रभावों को सहने के बावजूद भारत आज भी रेल मार्गों की उपेक्षा ही कर रहा है।

प्रथम एन.डी.ए. सरकार के प्रधानमंत्री वाजपेयी ने सड़कों के विकास को प्राथमिकता देकर राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार तथा सड़क सुविधाओं से वंचित ग्रामों को सड़कों से जोड़ने का विस्तृत कार्यक्रम बनाया। सड़क विहीन ग्रामों के सड़कों से जुड़ने के फलस्वरूप कृषि और ग्रामीण उद्योगों के विकास को गति मिली और रोजगार के नए अवसर खुले।

परन्तु रेल मार्गों के विस्तार की उपेक्षा तथा दूसरी ओर राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार और सड़क विहीन ग्रामों के सड़कों से जुड़ जाने के कारण राष्ट्र के कुल यात्री एवं माल परिवहन में रेलों का हिस्सा गिरता गया और उनका स्थान सड़क परिवहन सेवाओं ने ले लिया। 1970 के दशक में माल परिवहन में भारतीय रेलों का हिस्सा 65 प्रतिशत था जो रेलों की उपेक्षा और बेहतर होती सड़क परिवहन सुविधाओं

के कारण सन 2007-08 में गिरकर मात्र 30 प्रतिशत ही रह गया। अगर यही स्थिति बनी रही तो सन 2020 तक वह 25 प्रतिशत ही रह जाएगा।

जैसा कि ऊपर बताया गया है, रेलों से यातायात व परिवहन में सड़क की तुलना में ऊर्जा की खपत कम होती है। स्पष्ट है कि रेलों के विस्तार की उपेक्षा और सड़कों के विकास के बेहतर प्रयासों का परिणाम यह हुआ कि भारत में परिवहन में अधिक ऊर्जा की खपत होने लगी। ट्रकों और बसों के संचालन में डीज़ल-पेट्रोल लगते हैं जिनके लिए भारत आयात पर ही निर्भर है। रेलों की उपेक्षा और यात्री व माल दुलाई के लिए सड़कों के बढ़ते उपयोग के कारण देश में तेल का आयात बढ़ता गया और निर्यात में अपेक्षाकृत निम्न स्तरीय वृद्धि से हमारा भुगतान संतुलन प्रतिकूल प्रभावित हुआ और यह प्रतिकूलता समय के साथ बढ़ती ही गई।

रेल परिवहन के अधिक द्रुतगामी और सस्ता होने के कारण देश में माल ढोने और यात्री परिवहन के लिए इनकी मांग तो बढ़ती ही गई परन्तु इनके विस्तार की उपेक्षा के कारण उपलब्ध रेल मार्गों पर दबाव बढ़ता ही गया। परिणाम यह हुआ कि रेल मार्गों पर अधिक माल गाड़ियों के कारण उनकी गति कम हो गई। भारत में इनकी गति 24-25 किलोमीटर प्रति घंटा है जबकि चीन में 80 किलोमीटर प्रति घंटा है। वहां अधिक लोकप्रिय यात्री गाड़ियों की गति 160 से 200 किलोमीटर प्रति घंटा है। इस भारी अंतर के पीछे प्रमुख कारण भारत में रेल मार्गों पर गाड़ियों का भारी दबाव है - देश के 65 प्रतिशत रेल मार्गों का उपयोग उनकी क्षमता के शत-प्रतिशत से भी अधिक हो रहा है।

इसी अवधि में परिवहन की लागतों में वृद्धि के बावजूद रेल मंत्रियों ने अपनी लोकप्रियता में वृद्धि के उद्देश्य से यात्री भाड़े और माल भाड़े में वृद्धि नहीं की। लागतों में वृद्धि न होने देने के कारण आय में वृद्धि लागतों में वृद्धि के अनुरूप नहीं हुई और रेलों की लाभप्रदता घटती गई और रेल मार्गों की देखभाल की उपेक्षा होने लगी। आज स्थिति यह हो गई है पटरियों की आवश्यक और समुचित देखभाल और मरम्मत नहीं हो पा रही है। इसी कारण देश में रेल दुर्घटनाओं की संख्या वर्ष दर वर्ष बढ़ती जा रही है। निर्धारित क्षमता से

अधिक सवारी गाड़ियों और माल गाड़ियों के कारण पटरियों की मरम्मत के लिए समय ही नहीं मिल पाता है, पटरियां अपनी जगह से हिल या खिसक जाती हैं और परिणाम रेल दुर्घटनाओं के रूप में होता है। रेल दुर्घटनाओं के कारण प्रति वर्ष हज़ारों यात्रियों को अपनी जान से हाथ धोना पड़ता है और रेलों को भी अरबों की हानि उठानी पड़ती है। अनेक ऐसे रेलवे पुल हैं जो बहुत पहले अपनी अवधि समाप्त कर चुके हैं परन्तु उनकी जगह नए पुल नहीं बनाए जा रहे हैं।

हमारे रेल डिब्बों का निर्माण अब भी पुरानी तकनीक से किया जा रहा है जबकि अन्य राष्ट्रों में आधुनिक तकनीक से तैयार किए गए डिब्बे अधिक आरामदेह और सुरक्षित होते हैं। गाड़ियों के संचालन में कंप्यूटर के इस्तेमाल, टक्कर रोधी उपकरण लगाने, भरोसेमंद सिग्नल प्रणाली आदि के उपयोग का दावा पिछले पच्चीस-तीस सालों से किया जा रहा है, परन्तु इस दिशा में आज भी कोई परिवर्तन कहीं नज़र नहीं आता है। रेलवे की कई नई योजनाएं वर्षों से अटकी पड़ी हैं जिनके अभाव में बढ़ती मांग के अनुरूप गाड़ियां चलाना संभव नहीं हो पाता है।

देश के विकास की रफ्तार केवल सड़क परिवहन, हवाई मार्गों के विस्तार से हासिल नहीं हो पा रही है। अब सस्ती, अपेक्षाकृत सुरक्षित, ऊर्जा किफायती रेलों के विकास की उपेक्षा को समाप्त करने का समय आ गया है। द्वितीय एन.डी.ए. सरकार रेलों के विस्तार की बात तो करती है, परन्तु डेढ़ वर्ष बाद भी इस दिशा में कोई भी प्रयास कहीं भी नज़र नहीं आता है। अब हमें चीन से प्रेरणा लेकर हमारे देश में रेलों की उपेक्षा समाप्त कर उनके विकास की 20 वर्षीय योजना बनाकर कार्य करना चाहिए। जनता द्वारा दशकों से जिन रेल मार्गों के निर्माण की मांग की जाती रही है, उनका निर्माण किया जाना चाहिए। हमें अत्यंत महंगी और भारी लागत वाली स्पीड ट्रेनों के निर्माण के पूर्व वर्तमान रेल मार्गों की समय पर मरम्मत, प्रतिस्थापन कर उन्हें सुरक्षित बनाने पर अपना ध्यान केन्द्रित करना होगा। इस समय भारत रेलों के विकास पर राष्ट्रीय आय के एक प्रतिशत से भी कम खर्च करता है। उसे बढ़ाकर चीन के समान ही 2 प्रतिशत करना अत्यंत आवश्यक है। (स्रोत फीचर्स)