

മോഡി ഭരണത്തിൽ  
**ഭാരതം**  
വിൽപനക്ക്



**എളുപ്പരം കരിം**  
സി.ഐ.ടി.യു.സംസ്ഥാനകമ്മിറ്റി



## പൊതുമേഖലയെ എന്തിനു സംരക്ഷിക്കണം

എളമരം കരീം

കൊളോണിയൽ കാലത്തെ പിന്നോക്കാവസ്ഥയിൽനിന്ന് രാജ്യത്തെ വികസന പാതയിൽ മുന്നോട്ടു നയിക്കുന്നതിൽ പൊതുമേഖലയ്ക്ക് വലിയ പങ്കുണ്ട്. സമ്പദ്ഘടനയിൽ പൊതുമേഖല പ്രധാന കണ്ണിയായി മാറി. എന്നാൽ 1991 ൽ ആഗോളവൽക്കരണ നയം അംഗീകരിച്ചത് മുതൽ പൊതു മേഖലയോടുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റേയും ബുദ്ധിപരമായ പാർട്ടികൾ ഭരിക്കുന്ന സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെയും നയം മാറി. തന്ത്രപ്രധാന മേഖല ഉൾപ്പെടെ ഉൽപ്പാദന-സേവന മേഖലകളിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനും എല്ലാ മേഖലയിലും വിദേശ നിക്ഷേപം ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്വകാര്യ മൂലധന നിക്ഷേപം അനുവദിക്കാനും സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചു. കോൺഗ്രസ് നേതൃത്വത്തിലുള്ള സർക്കാരാണ് ഉദാരവൽക്കരണം-സ്വകാര്യവൽക്കരണം-ആഗോളവൽക്കരണം (എൽ,പി,ജി) എന്നീ നയങ്ങൾ 1991 ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചത്. വിനാശകരമായ ഈ നയത്തിനെതിരെ ഇന്ത്യയിലെ തൊഴിലാളികൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി നടത്തിയ ചെറുത്തുനിൽപ്പ് കാരണം ഉദ്ദേശിച്ച വേഗതയിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടപ്പാക്കാൻ അന്നത്തെ സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞില്ല.

1998 ൽ അധികാരത്തിൽ വന്ന വാജ്പേയ് സർക്കാർ കോൺഗ്രസ് സർക്കാരിന്റെ അതേ നയമാണ് നടപ്പാക്കിയത്. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഓഹരി വിൽക്കാൻ കേന്ദ്രസർക്കാരിൽ ഒരു പ്രത്യേക വകുപ്പും, മന്ത്രിയും ഉണ്ടായിരുന്നു. 2003 ൽ വൈദ്യുതി മേഖലയിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടപ്പാക്കി. എന്നാൽ 2004 ൽ അധികാരത്തിൽ വന്ന യു.പി.എ സർക്കാരിന് ഇടതുപക്ഷ പാർട്ടികളുടെ എതിർപ്പുകാരണം സ്വകാര്യവൽക്കരണം ത്വരിതപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ല. 2009 ൽ ഇടതുപക്ഷ പിന്തുണ ഇല്ലാതെ ഭരിക്കാൻ അവസരം ലഭിച്ച യു.പി.എ സർക്കാർ ഉദാരവൽക്കരണ നയത്തിന് തീവ്രത കൂട്ടി. 2014 ൽ അധികാരത്തിൽവന്ന മോദി സർക്കാർ മുൻ സർക്കാരുകളെയെല്ലാം കടത്തിവെട്ടി നവ-ഉദാരവൽക്കരണ നയങ്ങളുമായി

മുന്നോട്ട് പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. 2019 ലെ തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ ലോക്സഭയിൽ വൻ ഭൂരിപക്ഷം ലഭിച്ചതിനുശേഷം ഈ നടപടികൾക്കെല്ലാം പതിമൂന്നാം വേഗത കൂടി.

കോവിഡ് 19 വ്യാപനം തടയാൻ ലോക്ക് ഡൗൺ പ്രഖ്യാപിച്ചതിനുശേഷം ജനങ്ങൾ ക്വാറന്റൈൻ നൽകുന്ന പേരിൽ ഒരു പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപിച്ചു. അതിന്റെ മറുപടിയാണ് ഇപ്പോഴത്തെ പൊതുമേഖലയുടെ ഹോൾസെയിൽ വിൽപ്പന. ആത്മനിർഭർ ഭാരത് അഭിയാൻ (എ.ബി.എം) എന്നാണ് ഈ നയത്തിന് പേര് നൽകിയത് എന്നത് വിരോധാഭാസം. കോവിഡ് കാലം സൃഷ്ടിക്കുന്ന തകർച്ചയിൽ നിന്ന് രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പദ്ഘടനയെ പുനരുദ്ധരിക്കാൻ പൊതുമേഖലയ്ക്കുള്ള പങ്കിനെയും, കഴിവിനെയും അവഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഇപ്പോഴത്തെ നടപടി. പൊതുമേഖലയുടെ പ്രാധാന്യം എന്താണെന്ന് കോവിഡ് കാലം തെളിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആരോഗ്യം, വിദ്യാഭ്യാസം, സാമൂഹ്യ സുരക്ഷ തുടങ്ങിയ മേഖലകളെല്ലാം കമ്പോള ശക്തികൾക്ക് വിട്ടുകൊടുത്ത വികസിത മതലാളിത്ത രാജ്യങ്ങളും, ഉദാരവൽക്കരണ നയങ്ങളുടെ വക്താക്കളായ സാമ്പത്തിക ശാസ്ത്രജ്ഞരും അവർ സഞ്ചരിച്ച പാത ശരിയായിരുന്നില്ല എന്ന് തിരിച്ചറിയുന്ന ഘട്ടത്തിലാണ് ഇന്ത്യ പൊതുമേഖലയെ മുഖ്യമൂലം തകർക്കുന്നത്.

ധനകാര്യമന്ത്രി പാർലമെന്റിൽ 22.7.2019 ന് പറഞ്ഞത് 2018-19 ൽ പൊതുമേഖലാ ഓഹരി വിൽപ്പനയിലൂടെ 84,972 കോടി രൂപ സംഭരിച്ചു എന്നാണ്. സർക്കാർ ഉൽപ്പാദന പ്രവർത്തന ബിസിനസ്സിൽ ഏർപ്പെടേണ്ടതില്ലെന്നും അതിന് കഴിവുള്ള സ്വകാര്യ സംരംഭങ്ങളും, മൂലധനവും, സാങ്കേതികവിദ്യയും ലഭ്യമാണെന്നുമാണ് സർക്കാരിന്റെ വാദം. ഈ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പൊതുമേഖല കയ്യൊഴിക്കുന്നത്.

2020 മെയ് 17 നാണ് പൊതുമേഖലയുടെ മൊത്തവിൽപ്പന സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചത്. തന്ത്രപ്രധാന മേഖലയിലും സ്വകാര്യ മൂലധന നിക്ഷേപത്തിന് അനുമതി നൽകി. പ്രതിരോധ മേഖലയിലെ ഉത്പാദനശാലകൾ, ബഹിരാകാശ ഗവേഷണ രംഗം എന്നീ മേഖലകളിലും സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടത്തുന്നു. സർക്കാരിന്റെ പ്രഖ്യാപനത്തിൽ തന്ത്രപ്രധാനം എന്താണെന്ന്

വ്യക്തമല്ല. പൊതു മേഖല സംബന്ധിച്ച ഒരു നയം താമസിയാതെ പ്രഖ്യാപിക്കുമെന്നാണ് ധനകാര്യ മന്ത്രി പറഞ്ഞത്. പൊതുമേഖലയിലെ ഉൽപ്പാദന രംഗത്തും, സേവന രംഗത്തും സ്വകാര്യവൽക്കരണ ഭീഷണി നിലനിൽക്കുന്നു. രാജ്യത്തിന്റെ സ്വയാശ്രയത്വം ശക്തിപ്പെടുത്താനും, ഇറക്കുമതിയിൻമേലുള്ള ആശ്രിതത്വം കുറയ്ക്കാനും വേണ്ടിയാണ് ആത്മ നിർഭർ ഭാരത് അഭിയാൻ എന്ന പദ്ധതി പ്രഖ്യാപിച്ചത് പോലും!. എന്നാൽ പ്രാവർത്തികമാകുന്നത് വിപുലമായ സ്വകാര്യവൽക്കരണവും! ഓഹരി വിൽപനയിലൂടെ 2020 - 21 വർഷം 1.2 ലക്ഷം കോടി രൂപ സംഭരിക്കാനാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്നത്. അടുത്ത കാലത്തായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നികുതി യേതര വരുമാനത്തിൽ ഓഹരി വിൽപന വരുമാനം ഒരു പ്രധാന സ്രോതസ്സാണ്. 2018-ഒരുലക്ഷം കോടി രൂപ: 2019- 85,000 കോടി: 2020 ൽ 50,300 കോടി: കമ്പോള സ്ഥിതി അനുകൂലമല്ലാത്തതിനാൽ 2020-21 ലെ ലക്ഷ്യം പൂർത്തീകരിക്കാനിടയില്ല. ബി.പി.സി.എൽ ന്റെ 53.3 ശതമാനം ഓഹരി വിൽപനയിലൂടെ 70,000 - 80,000 കോടി രൂപ ലഭിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷ. ബി.പി.സി.എൽ വാങ്ങാൻ താല്പര്യമുള്ളവരിൽ നിന്ന് ഓഹർ ക്ഷണിച്ചിരിക്കുന്നു.

### തന്ത്രപരം - അല്ലാത്തവ

എ.ബി.എ പാക്കേജിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈ മെഗാ സ്വകാര്യവൽക്കരണം പ്രഖ്യാപിച്ചതെന്ന് ഏവരെയും അമ്പരപ്പിച്ചു. സാങ്കേതിക രംഗത്തും, ഉൽപ്പാദന മേഖലയിലും ഇന്ത്യയെ സ്വയം പര്യാപ്തമാക്കുക, ഇറക്കുമതി ആശ്രിതത്വം കുറയ്ക്കുക എന്നീ ലക്ഷ്യങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്ന പൊതുമേഖലയെ തന്ത്രപ്രധാനം, അല്ലാത്തവ എന്നിങ്ങനെ തരംതിരിച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. ആയുധങ്ങൾ, മറ്റ് പടക്കോപ്പുകൾ, പ്രതിരോധ ഉപകരണങ്ങൾ, യുദ്ധവിമാനങ്ങൾ, യുദ്ധക്കപ്പലുകൾ, ആണവ ഊർജ്ജം, റെയിൽവേ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് തുടങ്ങിയ മേഖലകളെയാണ് തന്ത്രപ്രധാനം എന്ന് കണക്കാക്കിയത്. ഇപ്പോഴത്തെ നയം വിദേശ മൂലധന ശക്തികളിനിന്നുള്ള വിനാശകരമായ മത്സരത്തിലേക്ക് പൊതുമേഖലയെ തള്ളിവിടും. ഇത് രാജ്യത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക പരമധികാരത്തിനും സാങ്കേതിക സ്വയംപര്യാപ്തതക്കും, ദേശീയ സുരക്ഷ

കും, രാഷ്ട്രീയ സ്ഥിരതക്കുമെല്ലാം ദീക്ഷണിയായി തീരും. എ.ബി.എ യുടെ പ്രത്യക്ഷ വിദേശ നിക്ഷേപം സംബന്ധിച്ച പരിഷ്കാരങ്ങൾ ടെലികോം, ഓട്ടോമൊബൈൽ, കെമിക്കൽസ്, ടെക്സ്റ്റൈൽസ്, എയർലൈൻസ്, പ്ലാന്റേഷൻ, ഖനനം, പെട്രോളിയം, പ്രകൃതിവാതകം, പ്രതിരോധ ഉൽപ്പന്നം, ബ്രോഡ്കാസ്റ്റിംഗ്, സിവിൽ ഏവിയേഷൻ, കൃഷി, മൃഗസംരക്ഷണം, റെയിൽവെ, വ്യവസായ പാർക്കുകൾ, ഇ-കൊമേഴ്സ്, ഫാർമസ്യൂട്ടിക്കൽസ് എന്നീ മേഖലകളെയാണ് ലക്ഷ്യം വയ്ക്കുന്നത്. ചില്ലറ വ്യാപാര മേഖലയിലേക്കും വിദേശ നിക്ഷേപം ക്ഷണിച്ചിരിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിൽ സാങ്കേതികവിദ്യയും പ്രതിഭയും ഉൾക്കൊള്ളുന്ന മേഖലകളായ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ, സ്റ്റീൽ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ, ഷിപ്പിങ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ, നോർത്ത് ഇന്ത്യൻ ഇലക്ട്രിക് പവർ കോർപ്പറേഷൻ എന്നിവയെല്ലാം ഉൾപ്പെടും, പൊതുമേഖലയിൽ വൻ മൂലധന മുടക്കുള്ള ഇലക്ട്രിക്കൽ-നോൺ ഇലക്ട്രിക്കൽ യന്ത്രോൽപ്പാദനം, രാസവസ്തുക്കൾ, രാസവളം, കപ്പൽ, വിമാനം, റെയിൽ എൻജിൻ, ഹെവി മിഷനറി എന്നിവയും സേവനമേഖലയിലെ വൈദ്യുതി, കൽക്കരി, എണ്ണ, പ്രകൃതിവാതകം, വ്യോമയാനം, ടെലികോം, പ്രതിരോധം, ഇലക്ട്രോണിക്സ്, ഫാർമസ്യൂട്ടിക്കൽ എന്നിവയും സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കപ്പെടാൻ പോകുന്നു. ഇറക്കുമതി കുറയ്ക്കാനും, പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യ സ്വായത്തമാക്കാനും, നിർമ്മിത വസ്തുക്കളുടെ കയറ്റുമതി വർദ്ധിപ്പിക്കാനും, എൻജിനീയറിങ്-ഡിസൈൻ സർവീസ് കയറ്റുമതി ചെയ്യാനും വലിയ സംഭാവനകൾ നൽകിയവയാണ് മുകളിൽ പറഞ്ഞ പൊതുമേഖല സ്ഥാപനങ്ങൾ. സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിന് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട ഈ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ദേശീയ സാങ്കേതിക വിദ്യ വികസനത്തിലും, പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണം-പൊതുമുനാരോഗ്യ സംരക്ഷണം-സാമൂഹ്യക്ഷേമം എന്നീ മേഖലകളിലും നിലവിലും ഭാവിയ്ക്കും വഹിക്കാൻ കഴിയുന്ന പങ്കിനെ സർക്കാർ അവഗണിക്കുന്നു, ഇപ്പോഴത്തെ കലുഷിതമായ സാമ്പത്തിക സാഹചര്യത്തിൽ ഓഹരി വിൽപനയിൽ നിന്ന് പ്രതീക്ഷിച്ച വരുമാനം നേടാൻ കഴിയുമെന്ന് ഉറപ്പില്ലാത്ത അവസ്ഥയെയും സർക്കാർ അവഗണിക്കുന്നു. യുക്തിരഹിതമായ നീക്കമാണിത്. തന്ത്രപ്രധാന മേഖല എന്നത് സംബന്ധിച്ച് നവ-ഉദാരവൽക്കരണ കാലത്തെ ബ്യൂറോക്രാറ്റുകളും, കരാറിനെടുത്ത വിദേശ കൺസൾട്ടന്റുമാ

രും നൽകുന്ന ഉപദേശങ്ങൾ വിനാശകരമാണ്.

ഉൽപ്പാദന മേഖലയിലും, ധനകാര്യ ഇതര സേവന മേഖലകളിലുമുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ വാർഷിക ലാഭം, നികുതി നൽകൽ, മുടക്ക് മുതലിന് നൽകുന്ന പ്രതിഫലം (ROI) എന്നിവയിൽ സ്വകാര്യമേഖലയിലെ സമാന കമ്പനികളെ കവച്ചു വെക്കുമ്പോഴാണ് സ്വകാര്യവൽക്കരണ നീക്കങ്ങൾ നടക്കുന്നത് എന്നതാണ് ആശ്ചര്യകരം. സൂക്ഷ്മതലത്തിലുള്ള കാര്യക്ഷമതയിൽ സ്വകാര്യമേഖലയെ കവച്ചുവെക്കുന്ന സാങ്കേതിക പുരോഗതിക്കും ഉൽപ്പാദന വളർച്ചക്കും വേണ്ട നിക്ഷേപം നടത്താൻ മാത്രം പണം കൈവശമുള്ള അവസ്ഥയിൽ ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ പൊതുമേഖലയ്ക്ക് ഒരു പ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് ഭരണകൂടം കരുതാത്തത് ദുരൂഹമാണ്.

2011 ലെ കണക്കുകൾ അനുസരിച്ച് കേന്ദ്ര പൊതുമേഖല കൈവരിച്ച നേട്ടം മുടക്കുമുതലിന്മേൽ 12.5 ശതമാനം (ROI) മിച്ചമാണ്. ഇതേവർഷം സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് ലഭിച്ചത് 6 ശതമാനം മാത്രമാണ്. താഴെ പറയുന്ന കണക്കുകൾ ശ്രദ്ധിക്കുക

| സൂചിക                    | 2018 - 19<br>ലക്ഷം കോടിയിൽ | 2017 - 18<br>ലക്ഷം കോടിയിൽ | ശതമാനം<br>വളർച്ച |
|--------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------|
| ആകെ അടച്ചു തീർത്ത മൂലധനം | 2.75                       | 2.53                       | 8.69             |
| ടേൺ ഓവർ                  | 25.43                      | 21.54                      | 18.05            |
| അറ്റ ലാഭം                | 1.74                       | 1.55                       | 12.25*           |
| അറ്റ നഷ്ടം വന്നവ         | 0.31                       | 0.32                       | - 3.12**         |
| മൊത്തം അറ്റ ലാഭം         | 1.43                       | 1.23                       | 16.26            |

\* 178 കമ്പനികളിൽ നിന്നുള്ള ലാഭം

\*\* 70 കമ്പനികളിൽ നിന്ന് നഷ്ടം (നഷ്ടം കുറഞ്ഞ ലാഭം കൂടി)

കേന്ദ്ര പൊതുമേഖലാ കമ്പനികൾ ആകെ - 335.

മഹാരത്ന - 10; നവരത്ന - 14; മിനിരത്ന I - 73; മിനിരത്ന II - 12;

(Source Public sector survey for 2018-19 at DPE website)

സ്വകാര്യവൽക്കരണ നയങ്ങൾ ആരംഭിച്ച 1990 - കളിൽ മുഖ്യ ഊന്നൽ പുതിയ സ്വകാര്യ നിക്ഷേപങ്ങളിലായിരുന്നു. സുപ്രധാന സ്വകാര്യ സംരംഭങ്ങളെ കൊണ്ടുവരാനായിരുന്നു ശ്രമിച്ചത്. സ്വകാര്യമേഖല മത്സരിക്കുന്ന മേഖലയിൽ പൊതുമേഖലയ്ക്ക് രാജ്യത്തിന്റെ പശ്ചാത്തല സൗകര്യം നൽകുന്നത് വേർപെടുത്തുക, നിരക്കുകൾ നിശ്ചയിക്കുന്നത് ഉദാരവൽക്കരിക്കുക എന്നീ നയങ്ങൾ സ്വീകരിക്കപ്പെട്ടു. ഈ കാലത്ത് പൊതുമേഖലാ കമ്പനികളുടെ 20 ശതമാനം ഓഹരികൾ വിൽക്കാനേ ആലോചിച്ചിരുന്നുള്ളൂ. ചില മേഖലകളിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണം ആലോചിച്ചത് പിന്നീട് വേണ്ടെന്ന് വെച്ചു. തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ ഉയർത്തിയ എതിർപ്പ് ഇതിന് പ്രേരകമായി.

2004 ൽ അധികാരത്തിൽവന്ന യു.പി.എ സർക്കാരിന് പിന്തുണ നൽകിയിരുന്ന ഇടതുപക്ഷം സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിന് കടിഞ്ഞാണിട്ടു. ഓഹരി വിൽപ്പനയ്ക്ക് തീരുമാനിച്ചിരുന്ന ബി.എച്ച്.ഇഎൽ, കൺസ്ട്രക്ഷൻ മേഖലയിലെ പൊതുമേഖലാ കമ്പനികൾ, ഷിപ്പിംഗ്- രാസവള ഉത്പാദന മേഖലകളിലെ കമ്പനികൾ എന്നിവയുടെ ഓഹരി വിൽപ്പനയിൽ നിന്ന് 2005 ൽ കേന്ദ്രസർക്കാരിന് പിന്മാറേണ്ടി വന്നു. എന്നാൽ പൊതുമേഖലയ്ക്ക് സർക്കാർ പിന്തുണയിൽ കുറവ് വന്നു. രാഷ്ട്രത്തിന് സ്വയംപര്യാപ്തത കൈവരിക്കുന്നതിൽ പൊതുമേഖലക്കുള്ള പങ്കിനെ കുറച്ചുകണ്ടു. പൊതുമേഖലാ ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ വിൽപ്പനയിൽ അനുവദിച്ചിരുന്ന 10 ശതമാനം പ്രൈസ് പ്രിഫറൻസ് (സ്വകാര്യകമ്പനി ഉൽപ്പന്ന വിലയേക്കാൾ 10 ശതമാനം ഉയർന്നാലും ടെണ്ടർ സ്വീകരിക്കാമെന്ന വ്യവസ്ഥ) ഒഴിവാക്കി. വാർഷിക ബജറ്റുകളിൽ പദ്ധതി നിക്ഷേപത്തിൽ പൊതുമേഖലക്കുള്ള പങ്ക് 1991-92 ൽ 23.5 ശതമാനമായിരുന്നത് 1992-93 ൽ 18.6 ശതമാനമായി കുറച്ചു. പിന്നീടുള്ള വർഷങ്ങളിലും തോത് കുറച്ചു. പൊതുമേഖലാ കാര്യക്ഷമത കുറവാണെന്ന് ഉദാരവൽക്കരണ വാദക്കാർ തുടർച്ചയായി വാദിച്ചു. സ്വകാര്യവൽക്കരണ നയങ്ങൾ കോർപ്പറേറ്റുകളെ വൻതോതിൽ സഹായിച്ചു. ദേശീയ സാങ്കേതിക വിദ്യ വികസനത്തിൽ സർക്കാരിന്റെ താൽപര്യം കുറഞ്ഞു. ഈ നയം കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് വളരാൻ അവസരം നൽകി. പെട്രോകെമിക്കൽസ് മേഖല റിലയൻസിന് കൈമാറി. ഈ മേഖലയിൽ മുകേഷ് അം

ബാനി വൻ കുത്തകയായി മാറി. ടെലികോം രംഗത്തെ വി.എസ്.എൻ.എൽ (വിദേശ് സഞ്ചാർ നിഗം ലിമിറ്റഡ്) ടാറ്റയ്ക്ക് വിറ്റു. ഈ കമ്പനിയുടെ മുംബൈ നഗരത്തിലുള്ള ഭൂമി വിൽപ്പനയിലൂടെ മാത്രം ലഭിച്ച പണം കൊണ്ട് ടാറ്റയ്ക്ക് മുടക്കുമുതൽ തിരിച്ചു കിട്ടി. വി.സ്.എൻ.എൽ നെ ടാറ്റ ടെലികമ്മ്യൂണിക്കേഷനാക്കി. അത് പിന്നീട് പ്രവർത്തനം നിർത്തി. ഇതാണോ സ്വകാര്യമേഖലയുടെ കാര്യക്ഷമത? ഗുജറാത്തിൽ അംബാനി, അദാനി, ടാറ്റ കമ്പനികൾക്ക് വലിയ സർക്കാർ ഇളവുകൾ ലഭിച്ചു. മിക്ക പ്രോജക്ടുകളുടേയും വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ട് (വി.ജി.എഫ്) സർക്കാർ സൗജന്യമായി നൽകി. ഇതൊക്കെ ചെയ്തിട്ടും വ്യവസായ വളർച്ചയിൽ ഗണ്യമായ നേട്ടം കൈവരിക്കാൻ സ്വകാര്യവൽക്കരണ നടപടികൾ മൂലം സാധിച്ചില്ല. ചൈനയുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തിയാൽ നമ്മുടെ പിന്നോക്ക അവസ്ഥ ബോധ്യമാവും.

ഊർജ്ജ - ഊർജ്ജ ഉപകരണ രംഗത്ത് ചൈന വൻ വളർച്ച നേടി. 2019 ൽ ലോകത്താകെ ഉത്പാദിപ്പിക്കപ്പെട്ട വിന്റു് ടർബൈനുകളുടെ 40 ശതമാനം ചൈനയുടെതാണ്. ലോകത്താകെ ഉത്പാദിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന സോളാർ പാനലുകളുടെ നാലിൽ മൂന്നു ഭാഗവും ചൈനയുടെതാണ്. ലോകത്തിലെ ആകെ ഇലക്ട്രിക്കൽ വാഹനങ്ങളുടെ പകുതിക്കടുത്ത് ചൈനയിൽ നിർമ്മിച്ചവയാണ്. ലോകത്തിലെ ഹൈഡ്രജൻ ഫ്യൂവൽ വാഹനങ്ങളുടെ പകുതി ചൈനയുടെതാണ്. ഈ കണക്കുകളിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാകും നമ്മുടെ പിന്നോക്കാവസ്ഥ.

സുസ്ഥിരമായ സാമ്പത്തിക വളർച്ച നേടാൻ കമ്പോളവികസനവും, സാങ്കേതിക പുരോഗതിയും കൈവരിക്കണം. ഒപ്പം പാരിസ്ഥിതിക സംരക്ഷണവും ഉണ്ടാവണം. കോവിഡ് 19 പൊതു ആരോഗ്യമേഖലയുടെയും, തൊഴിലാളി ക്ഷേമത്തിന്റെയും പ്രാധാന്യം ആസൂത്രണ വിദഗ്ധൻമാരെ ബോധ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പൊതുമേഖലാ വളർച്ച രാഷ്ട്രത്തിന്റെ സുസ്ഥിര വികസനത്തിലേക്ക് നയിക്കുമെന്ന് വ്യക്തമാണ്. എൽ.ഐ.സിയിൽ സർക്കാർ മുതൽമുടക്ക് 105 കോടി രൂപ മാത്രം. കഴിഞ്ഞ വർഷം വർഷം മാത്രം എൽ.ഐ.സി, സർക്കാർ പദ്ധതികളിൽ നിക്ഷേപം നടത്തിയത് 21,40,106

കോടി രൂപയാണ്. പോളിസി ഉടമകൾക്ക് എൽഐസിയുടെ ലാഭത്തിന്റെ 95 ശതമാനം ഡിവിഡന്റായി നൽകുന്ന ലോകത്തിലെ ഏക ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയാണ് എൽ.ഐ.സി. എന്നിട്ടും എൽ.ഐ.സി സ്വകാര്യവൽക്കരണ പട്ടികയിലാക്കി.

### പൊതു പശ്ചാത്തല വികസനം

ക്ലസ്റ്റർ വികസനത്തിൽ, സാങ്കേതികവിദ്യ സഹായിയായി പ്രവർത്തിക്കാൻ പൊതുമേഖലയ്ക്ക് കഴിയും. ബാംഗ്ലൂർ, ചെന്നൈ, ഡൽഹി, ഹൈദരാബാദ്, കൊച്ചി, കൽക്കത്ത, മുംബൈ, പൂനെ, തുടങ്ങിയ നിരവധി നഗരങ്ങളിലെ വ്യവസായ - സാങ്കേതിക വിദ്യാ വികസനത്തിൽ പൊതുമേഖല നൽകിയ സംഭാവന ചെറുതല്ല. നവ- ഉദാരവൽക്കരണ കാലത്ത്, ഈ രംഗത്തെല്ലാം സർക്കാർ പങ്കു കുറച്ചു. സർക്കാർ കേവലമൊരു റെഗുലേറ്ററുടെ പങ്ക് മാത്രം വഹിക്കുന്നു. സ്വകാര്യ വ്യവസായ മേഖലയ്ക്ക് ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സർക്കാർ നിർവഹിക്കുന്നു. അതിനായി പശ്ചാത്തല സൗകര്യ വികസനം സർക്കാർ നടത്തും. ഇത് വ്യവസായ മേഖലയുടെ പുതിയ ദിശയിലേക്കുള്ള വളർച്ചയെ സഹായിക്കുന്ന നയമല്ല. സ്വകാര്യ നിക്ഷേപകർക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കൽ മാത്രമാണ് ലക്ഷ്യം.

മരുന്നുകൾ ഉത്പാദിപ്പിക്കുന്ന നിലവിലുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ വികസിപ്പിക്കാൻ കേന്ദ്രസർക്കാർ ഒന്നും ചെയ്യുന്നില്ല. ആകെ 5 കമ്പനികളിൽ 4 എണ്ണം സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ചൈനയിൽ നിന്നുള്ള ഇറക്കുമതി മേലുള്ള ആശ്രിതത്വം കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. തദ്ദേശീയ സാങ്കേതികവിദ്യ വികസിപ്പിക്കാൻ കാര്യമായ ശ്രമം നടക്കുന്നില്ല. കോവിഡ് 19 ന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ മരുന്ന് ഉൽപ്പാദനത്തിന് വേണ്ട പദാർഥങ്ങൾ ഉത്പാദിപ്പിക്കുന്ന ഡ്രഗ് പാർക്കുകൾ സ്ഥാപിക്കുമെന്ന പ്രഖ്യാപനം പൊതു സൗകര്യവും, ധനവും ഏൽപെടുത്തൽ മാത്രമാണ്. സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചതു പോലെ എ.പി.ഐ (ആക്ടിവ് ഫാർമസ്വുട്ടിക്കൽ ഇൻഗ്രീഡിയൻസ്) ഉൽപ്പാദനം വൻതോതിൽ നടത്താനുള്ള ലക്ഷ്യം പൂർത്തീകരിക്കാനാവില്ല. കേന്ദ്രസർക്കാർ ഹിമാചൽപ്രദേശിലെ ബ

ഡ്ലി എന്ന സ്ഥലത്തും, വിശാവപട്ടണത്തും ഈ ദിശയിൽ നടത്തിയ പരിശ്രമങ്ങൾ വിജയിച്ചില്ല. സാങ്കേതിക മേന്മ കൂടിയ എ.പി.ഐ ഉത്പാദിപ്പിക്കാനായില്ല. മരുന്ന് കമ്പനികൾ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനുള്ള നീക്കം സർക്കാരിന്റെ ആത്മാർത്ഥതയെ ചോദ്യം ചെയ്യുന്നു. 1991 മുതൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടപ്പാക്കി വരുന്ന നയം രാജ്യത്തിന്റെ വികസനത്തെ ബാധിച്ചു. മെയ്ക്ക് ഇൻ ഇന്ത്യ പരാജയപ്പെട്ടു. ഉൽപ്പാദന മേഖലയിലേക്ക് വിദേശ - സ്വകാര്യ നിക്ഷേപങ്ങൾ കാര്യമായി വന്നില്ല. ഇന്ത്യയിൽ എൻജിനീയറിങ്, പെട്രോളിയം, എണ്ണ പര്യവേഷണം, ടെലികോം, കെമിക്കൽ, ഫാർമസ്യൂട്ടിക്കൽ എന്നീ മേഖലകളിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ രാജ്യത്തിന്റെ വ്യവസായ വളർച്ചയിൽ മികച്ച സംഭാവനകൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതിനനുസരിച്ചുള്ള പരിഗണന സർക്കാർ പൊതുമേഖലയ്ക്ക് നൽകിയില്ല. മറിച്ച് ബി.എച്ച്.ഇ.എൽ, ബി.ഇ.എൽ, ഐ.ഡി. പി.എൽ, എച്ച്.എ.എൽ, എച്ച്.എം.ടി, ഐ.പി.സി.എൽ, ഒ.എൻ.ജി.സി, ഡി.ഒ.ടി എന്നിവയുടെ സാങ്കേതിക വിദ്യ കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെട്ടു. ഇങ്ങനെയാണ് ആസൂത്രണ വിദഗ്ധന്മാർ പൊതുമേഖലയോട് പെരുമാറിയത്.

ഉൽപ്പാദന മേഖലയിൽ മികച്ച പ്രവർത്തനം നടത്താൻ ഇന്ത്യൻ പൊതുമേഖലയ്ക്ക് കഴിയും. അവയുടെ പ്രാപ്തിയും, മിച്ചവും ഇന്ത്യയെ സ്വയം പര്യാപ്തതയിലേക്ക് നയിക്കാൻ പര്യാപ്തമാണ്. ടെലികോം, വൈദ്യുതി, റെയിൽവേ, എണ്ണ പ്രകൃതിവാതകം, പുത്തൻ സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ, ഇൻഷുറൻസ്, ബാങ്കിങ് തുടങ്ങിയ മേഖലയിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം സ്വയം പര്യാപ്ത രാഷ്ട്രം നിർമ്മിക്കുന്നതിൽ പ്രധാന പങ്കു വഹിക്കാൻ കഴിയുന്നവയാണ്. പൊതുമേഖലയിലൂടെ മാത്രമേ ഇന്ത്യയെപ്പോലുള്ള ഒരു രാജ്യത്തിന് വികസനം നേടാൻ കഴിയൂ.

ആത്മനിർഭർ പാക്കേജിന്റെ 80 ശതമാനവും നിർവഹിക്കേണ്ടത് ബാങ്കുകളാണ്. സർക്കാർ ഈ പൊതുമേഖല ബാങ്കുകളെ ലയിപ്പിക്കാനും, സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാനുമുള്ള ശ്രമത്തിലാണ്. ഇത് രാഷ്ട്രത്തെ നാശത്തിലേക്കാണ് നയിക്കുക. ജനങ്ങളുടെ താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ പൊതുമേഖലാ സംരക്ഷിക്കപ്പെടണം എന്ന കാര്യം ഗൗരവമായി ചർച്ചചെയ്യുകയും, അവ

പുനഃസംഘടിപ്പിക്കുകയും ശക്തിപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യണം. ശാസ്ത്രം വികസനത്തിന്റെ ഉത്തുംഗതയിൽ എത്തിയിട്ടും, സമ്പത്ത് വൻതോതിൽ വർദ്ധിച്ചിട്ടും, സമ്പന്ന മുതലാളിത്ത രാജ്യങ്ങളിലെ ഭരണകൂടങ്ങൾക്ക് മനുഷ്യനെ ഒരു പകർച്ചവ്യാധിയുടെ - കോവിഡ് 19 - പിടിയിൽ നിന്ന് രക്ഷിക്കാനാവുന്നില്ല. പൊതു ആരോഗ്യ പദ്ധതി തകർത്ത്, എല്ലാം കമ്പോള ശക്തികളെ ഏൽപ്പിച്ചതിന്റെ ഫലമായി, സമ്പന്നർക്ക് മാത്രമേ ചികിത്സ ലഭ്യമാകുന്നുള്ളൂ. മറ്റുള്ളവർ മരിച്ചു തീരുന്നു. ചൈന, വിയറ്റ്നാം, വടക്കൻ കൊറിയ, ക്യൂബ എന്നീ സോഷ്യലിസ്റ്റ് രാഷ്ട്രങ്ങളും, ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഭരിക്കുന്ന കേരളവും മാത്രമാണ് ജനങ്ങൾക്ക് തുണയായത്. മുതലാളിത്ത വ്യവസ്ഥയുടെ പരാജയമാണ് ഒരിക്കൽ കൂടി നാം കാണുന്നത്. പ്രസ്തുത മുതലാളിത്തം ശക്തിപ്പെടുത്താൻ ശ്രമിക്കുന്ന മോഡി ഭരണം എത്ര ജനവിരുദ്ധമാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയണം.

## വൈദ്യുതി നിയമഭേദഗതിയെ ചെറുക്കുക

എളമരം കരീം

വൈദ്യുതി ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഊർജ്ജ മേഖല, 1991 ൽ ആരംഭിച്ച ആഗോളവൽക്കരണ നയങ്ങളുടെ ആക്രമണത്തിനിരയാണ്. വൈദ്യുതി ഉത്പാദന രംഗത്തെ സ്വകാര്യ വൽക്കരണ നയങ്ങളുടെ തുടക്കമായിരുന്നു എൻറോൺ എന്ന വിദേശ കമ്പനിയുടെ രംഗപ്രവേശം. ജനങ്ങളുടെ ശക്തമായ എതിർപ്പിനെ തുടർന്ന് എൻറോൺ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാനായില്ല. ഇതിനുശേഷം വൈദ്യുതി ഉത്പാദന മേഖലയിൽ റിന്യൂവബിൾ എന്നർത്ഥം മേഖലയിൽ പ്രത്യേകിച്ചും വലിയതോതിലുള്ള സ്വകാര്യനിക്ഷേപം അനുവദിക്കപ്പെട്ടു. 2003 ൽ വാജ്‌പേയ് സർക്കാരിന്റെ കാലത്തെ വൈദ്യുതി നിയമം ഈ നയങ്ങളുടെ ഭാഗമായിരുന്നു. ഊർജ്ജ മേഖലയുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണം ലക്ഷ്യം വച്ചുകൊണ്ടുള്ള ചുവടുവെപ്പായിരുന്നു അത്. ഈ നടപടി വൈദ്യുതി ഉത്പാദന മേഖലയെ കൂടുതൽ കുഴപ്പത്തിലാക്കുക മാത്രമാണ് ചെയ്തത്.

നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ വൈദ്യുത ബോർഡുകൾ 30000 (മുപ്പതിനായിരം) കോടി രൂപയുടെ കടം വരുത്തിവെച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നും പൊതുഖജനാവിലെ പണം മുടക്കി വൈദ്യുതബോർഡുകളെ തീറ്റിപ്പോറ്റാനാകില്ലെന്നും പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ടാണ് ലാഭം ലക്ഷ്യം വെച്ചും സ്വകാര്യവൽക്കരണ നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്താനും വൈദ്യുത ബോർഡുകളെ പൊളിച്ചടുക്കി വൈദ്യുത നിയമം 2003 പാസ്സാക്കിയത്. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ 17 വർഷത്തിനിടയിൽ 4.5 ലക്ഷം കോടി നഷ്ടവും, 5 ലക്ഷം കോടി കടബാധ്യതയും രാജ്യത്തെ സ്വകാര്യ വൈദ്യുത കമ്പനികൾ വരുത്തിവെച്ചു. ഇത് പരിഷ്കരണവാദികളുടെ വാദമുഖങ്ങൾ അസ്ഥാനത്താണെന്ന് തെളിയിക്കുന്നതാണ്.

വാജ്‌പേയ് സർക്കാർ കൊണ്ടുവന്ന വൈദ്യുതി ആക്ട് 2003 ലക്ഷ്യം വെച്ച നയത്തിലേക്ക് കൂടുതൽ വാശിയോടെയുള്ള ചുവടുവെയ്പാണ് ഇലക്ട്രിസിറ്റി (അമന്റ്മെന്റ്) ആക്ട് 2020. 2003 ൽ കാണാതെപോയ ലക്ഷ്യം പൂർ

ത്തീകരിക്കാനുള്ള പരിശ്രമമാണിത്. ഒന്നാം എൻ.ഡി.എ സർക്കാർ വൈദ്യുതി മേഖല സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ നടത്തിയ ശ്രമങ്ങൾക്ക് കാർക്കശ്യം പോര എന്നായിരുന്നു പരിഷ്കരണ വാദികളുടെ ആക്ഷേപം. എല്ലാ പഴുതുകളും അടച്ചുകൊണ്ടുള്ള സ്വകാര്യവൽക്കരണമാണ് നിർദ്ദിഷ്ട കരട് ബില്ലിൽ ഉൾക്കൊള്ളുന്നത്. 2003 വാജ്പെയ് സർക്കാരിന്റെ ശ്രമങ്ങൾ വിജയിക്കാതിരുന്നത് 2004 ൽ ഇടതുപക്ഷ പിന്തുണയോടെ അധികാരത്തിൽ വന്ന യു.പി.എ സർക്കാരിന്റെയും ഏതാനും സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ നിലപാടുകളുടെ ഭാഗമായിട്ടാണെന്ന് സ്വകാര്യവൽക്കരണ വക്താക്കൾ പരാതിപ്പെടുന്നുണ്ട്.

വൈദ്യുതി (ഭേദഗതി) നിയമം 2020, മോഡി സർക്കാർ പരസ്യപ്പെടുത്തിയത് ആരെയും അമ്പരപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിലാണ്. കോവിഡ് 19 വ്യാപനത്തെ തുടർന്ന് മാർച്ച് 24 മുതൽ രാജ്യമാകെ ലോക്ഡൗണിലായ സന്ദർഭത്തിൽ ഏപ്രിൽ 17 നാണ് കരട്ബില്ല് ഊർജ്ജവകുപ്പ് പരസ്യപ്പെടുത്തിയത്. തൊഴിലാളികൾക്കും ജനങ്ങൾക്കും കൂടുതലായ ശബ്ദമുയർത്താനും പ്രതിഷേധിക്കാനും പറ്റാത്ത സന്ദർഭം നോക്കിയുള്ള പ്രഹരമാണിത്.

**പുതിയ ഇലക്ട്രിസിറ്റി ഭേദഗതി ബിൽ മൂന്ന് കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടു വയ്ക്കുന്നു.**

- (1) വൈദ്യുതി വിതരണ രംഗം സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുക. ഇത് വൈദ്യുതി വിതരണ കമ്പനികളെ (DISCOM) സ്വകാര്യമേഖലയിലാക്കി, വിതരണ സബ് ലൈസൻസി- ഫ്രാഞ്ചൈസി ആക്കലിലൂടെയാണ്.
- (2) ക്രോസ്സ് സബ്സിഡി നിർത്തലാക്കൽ- കൺസ്യൂമർക്ക് ഡയറക്ട് ബെനിഫിറ്റ് ട്രാൻസ്ഫർ സംസ്ഥാന സർക്കാർ സഹായത്തോടെ നടപ്പാക്കലും ഇതിൽ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു.
- (3) സംസ്ഥാന തലത്തിലുള്ള റഗുലേറ്ററി സംവിധാനത്തെ പുനഃസംഘടിപ്പിച്ച് വിതരണ മേഖലയിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് കൂടുതൽ നിയന്ത്രണം കൊണ്ടുവരിക എന്നതാണ്.

ഊർജ്ജ മേഖലയിൽ സ്വകാര്യ വൽക്കരണം കഴിഞ്ഞ 30 വർഷമായി

കേന്ദ്ര സർക്കാരുകൾ ശ്രമിച്ചു വരുന്നതാണെങ്കിലും, വിതരണ മേഖലയിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടപ്പാക്കാനായില്ല. വൈദ്യുതി ബോർഡുകൾ ഉടച്ച് ഉൽപ്പാദനം, പ്രസരണം, വിതരണം എന്നിങ്ങനെ മൂന്നു മേഖലകളാക്കി സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുക എന്നതായിരുന്നു 2003 ലെ നിയമം ലക്ഷ്യം വെച്ചത്. എന്നാൽ ഭൂരിപക്ഷം സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഡിസ്കോസ് സർക്കാരിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിൽ തന്നെ പ്രവർത്തിച്ചു. ഒഡീഷ, ഡൽഹി, മഹാരാഷ്ട്രയിലെ മുംബൈ ഒഴികെയുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്തും വിതരണം പൂർണ്ണമായും സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. ബിഹാറിലെ ഗയ, സമസ്തിപൂർ, ജൽഗാവ്, ജാർഖണ്ഡിലെ റാഞ്ചി, ജംഷഡ്പൂർ, മധ്യപ്രദേശിലെ സാഗർ, ഗ്വാളിയോർ, ഉജ്ജയിൻ, മഹാരാഷ്ട്രയിലെ ഔറംഗാബാദ്, നാഗ്പൂർ തുടങ്ങിയ നഗരങ്ങളിലെ സ്വകാര്യ വൈദ്യുതവിതരണ ഏജൻസികളുടെ ഏറ്റവും മോശം പ്രകടനം മൂലം അവയുടെ ഫ്രാഞ്ചൈസി റദ്ദാക്കാൻ റെഗുലേറ്ററി കമ്മീഷനുകൾ നിർബന്ധിതമായി.

കർഷകർ, ജനങ്ങൾ എന്നിവരുടേയും, വൈദ്യുതി ജീവനക്കാരുടെയും ശക്തമായ എതിർപ്പ് ഉയർന്നുവന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് സ്വകാര്യവൽക്കരണ വക്താക്കൾ ആഗ്രഹിച്ച വിധത്തിൽ ഭൂരിപക്ഷം സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാതിരുന്നത്. ഒഡീഷയിൽ സ്വകാര്യ വിതരണ കമ്പനികളുടെ തുടർച്ചയായ പരാജയങ്ങളും, ഗ്രാമീണജനതയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടായ ശക്തമായ എതിർപ്പും കാരണം വിതരണ ചുമതല സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് തന്നെ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവന്നു. എന്നാൽ വിതരണ രംഗത്തും, നിരക്ക് നിശ്ചയിക്കുന്നതിലും വലിയ എതിർപ്പുകൾ മുംബൈ, ഡൽഹി നഗരങ്ങളിൽ ഉണ്ടായെങ്കിലും അവ ഇപ്പോഴും സ്വകാര്യമേഖലയിൽ തന്നെ തുടരുകയാണ്.

സ്വകാര്യ വൈദ്യുതി കമ്പനികൾക്ക് ഗ്രാമീണ-ദരിദ്ര മേഖലയിൽ വൈദ്യുതി വിതരണം ചെയ്യാൻ യാതൊരു താൽപര്യവുമില്ല. വിതരണ രംഗത്ത് സ്വകാര്യ ഏജൻസികൾ - ഫ്രാഞ്ചൈസികൾ വരുമ്പോൾ അവർക്ക് നഗര പ്രദേശങ്ങളിലേ വൈദ്യുതി വിതരണത്തിനേ താല്പര്യമുള്ളൂ. വിതരണ രംഗത്തെ സ്വകാര്യ വൽക്കരണം വിജയിക്കാതിരുന്നത് ഈ പശ്ചാത്തലത്തി

ലാണ്. പല ഫ്രാഞ്ചൈസികളും ലാഭകരമായി ബിസിനസ് നടത്താൻ കഴിയാതെ രംഗത്ത് നിന്ന് മാറി. ഈ അനുഭവം ഉണ്ടായിട്ടും വൈദ്യുതി വിതരണ രംഗത്തേക്ക് സ്വകാര്യ ഫ്രാഞ്ചൈസികളെ കൊണ്ടുവരിക എന്ന ലക്ഷ്യമാണ് നിർദിഷ്ട ഭേദഗതി ബില്ലിൽ ഉള്ളത്. വിതരണരംഗത്ത് സബ് ലൈസൻസിയെ ഏർപ്പെടുത്താനും പുതിയ കരട് ബിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഫ്രാഞ്ചൈസിയും, സബ് ലൈസൻസിയും ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഒരേ രീതിയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നവയായിരിക്കും. നഗര മേഖലകളിലെ വിതരണമായിരിക്കും ആദ്യം സ്വകാര്യ ഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിക്കുക. താരതമ്യേന ലാഭകരമല്ലാത്ത - നഷ്ടസാധ്യതയുള്ള ഗ്രാമീണ മേഖലയിലെ വൈദ്യുതി വിതരണ ചുമതല സംസ്ഥാന വൈദ്യുതി ബോർഡുകൾ തന്നെ വഹിക്കേണ്ടിവരും. സാമ്പത്തികവും ഗ്രാമീണ മേഖലയിലെ വൈദ്യുതി വിതരണം വലിയ പ്രതിസന്ധി നേരിടും.

വൈദ്യുതി വിതരണ മേഖലയിലെ സാമ്പത്തിക പരാധീനതയും, വിതരണ ചെലവ് വർദ്ധിച്ചു വരുന്നതും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചാണ് ഡിസ്കോ സ്വകാര്യ ഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിക്കുന്നതിനെ ന്യായീകരിക്കുന്നത്. ഈ വാദഗതിക്കാർ വൈദ്യുതി വിതരണം ചെയ്യുമ്പോൾ വരുന്ന മൊത്തം ചെലവിന്റെ 80 ശതമാനം വൈദ്യുതി ഉത്പാദനത്തിന്റേതാണെന്ന വസ്തുത മറച്ചു വയ്ക്കുകയാണ്. മൊത്തം ചെലവിൽ പ്രസരണ-വിതരണ ചെലവ് 20 ശതമാനം മാത്രമാണ്.

വൈദ്യുതി ഏത് കമ്പനിയിൽ നിന്ന് വാങ്ങണം എന്ന് തീരുമാനിക്കുന്നത് ഡിസ്കോ ആയതിനാൽ അതിന്റെ വിലനിർണ്ണയ ഉത്തരവാദിത്വം അവർക്കല്ലേ എന്ന് ചിലർ ചോദിക്കുന്നു. ഡിസ്കോമിന്, വാങ്ങുന്നത് ആരിൽ നിന്ന് എന്ന് തെരഞ്ഞെടുക്കാൻ അവകാശമില്ല എന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ഡൽഹിയിലെ അധികാര കേന്ദ്രങ്ങളാണ് എല്ലാ കാര്യങ്ങളും തീരുമാനിക്കുന്നത്. വൈദ്യുതി വിതരണ കമ്പനികൾ കൂടിയ വിലകൊടുത്ത് വൈദ്യുതി സംഭരിക്കാൻ നിർബന്ധിതരാകും.

കഴിഞ്ഞ കുറേ കാലമായി വൈദ്യുതി ഉത്പാദനശേഷിയും ഡിമാന്റും

തമ്മിൽ വലിയ അന്തരം നിലനിൽക്കുന്നു. ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിലുള്ള സെൻട്രൽ ഇലക്ട്രിസിറ്റി അതോറിറ്റി (CEA) തെറ്റായ കണക്കുകളാണ് വെളിപ്പെടുത്തുന്നത്. 2019-20 വർഷത്തേക്ക് സി.ഇ.എ കണക്കാക്കിയ പവർ ഡിമാൻഡ്, യഥാർത്ഥ ഡിമാൻഡിനേക്കാൾ 40% കൂടിയതായിരുന്നു. ഇത് ഗുരുതരമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിച്ചു. വിതരണ കമ്പനികളും ഉൽപ്പാദന കമ്പനികളും തമ്മിൽ ഉണ്ടാക്കിയ പവർ പർച്ചേസിംഗ് കരാറുകൾ (PPA) ഈ തെറ്റായ കണക്കുകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയായിരുന്നു.

ഡിസ്ട്രിക്ടുകളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഇവിടെയും അവസാനിക്കുന്നില്ല. വൈദ്യുതിക്ക് വില നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ മൂലധനച്ചെലവിന്റെ പങ്കും കൂട്ടിച്ചേർത്താണ് ഉൽപ്പാദന കമ്പനികൾ വില കണക്കാക്കുന്നത്. വൈദ്യുതി ഡിമാൻഡ് കുറഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ ഡിസ്ട്രിക്ട് ഉൽപ്പാദന കമ്പനികളിൽ നിന്ന് കുറഞ്ഞ വൈദ്യുതിയാണ് വാങ്ങുന്നത്. ഇവിടെ ഉൽപ്പാദന കമ്പനികൾ ഡിസ്ട്രിക്ടുകളിൽ നിന്ന് ഒരു ഫിക്സഡ് ചാർജ്ജ് ഈടാക്കുന്നു. പ്രൊജക്റ്റിനു വേണ്ടി എടുത്ത ബാങ്ക് വായ്പകൾ അടയ്ക്കാൻ ഈ പണം ഉപയോഗിക്കുന്നു. എൻ.ടി.പി.സിയുടെ കൗൺസിലർ തെരമത് പ്ലാന്റ്, ശേഷിയുടെ 22 ശതമാനം മാത്രം ഉൽപ്പാദനം നടത്തിയ 2018-19 ൽ ഡിസ്ട്രിക്ടുകളിൽ നിന്ന് കപ്പാസിറ്റി ചാർജ്ജായി ഈടാക്കിയത് 4800 കോടി രൂപയാണ്. ഇത്തരം അധികച്ചെലവുകൾ ഡിസ്ട്രിക്ട് വഹിക്കേണ്ടി വരുന്നത് അവരുടെ നിയന്ത്രണത്തിന് അതീതമായ കാരണങ്ങളാലാണ്.

ഡിസ്ട്രിക്ടുകളുമായി വൈദ്യുതി വാങ്ങൽ കരാറുകൾ ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയാത്ത, വൈദ്യുതി ഉൽപ്പാദന പദ്ധതികളുടെ ബാങ്ക് കടം വർദ്ധിക്കുകയാണ് (NPA). സാമ്പത്തിക മന്ത്രിയെ തുടർന്ന് വ്യവസായ മേഖലയിൽ ഉണ്ടായ പ്രതിസന്ധിയാണ് വൈദ്യുതി ഉപഭോഗം കുറയാൻ ഇടയാക്കിയത്. ഈ സാഹചര്യത്തിന്റെ ഇരകളായത് ബാങ്കുകളും, അഥവാ ജനങ്ങളുടെ പണം, റിന്യൂവബിൾ എനർജി, വിവിധ സഹായങ്ങളോടെ ഉൽപ്പാദനം വർദ്ധിച്ചു വരുന്നതും, വൈദ്യുതി വിതരണ കമ്പനികളെ കുഴപ്പത്തിലാക്കുന്നുണ്ട്. സോളാർ, വിന്റ് എനർജി പദ്ധതികളിലെ മുഴുവൻ വൈദ്യുതിയും വില്പനയ്ക്കായി ഡിസ്ട്രിക്ട് വാങ്ങിയിരിക്കണം എന്നാണ് വ്യവസ്ഥ. സോ

ളാർ പദ്ധതിയിൽ നിന്നുള്ള വൈദ്യുതിക്ക് അടുത്തായി വില അല്പം കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

തമിഴ്നാട്ടിൽ 2016 മാർച്ചിന് മുമ്പ് 1061 മെഗാവാട്ട് സോളാർ പദ്ധതി സ്ഥാപിച്ചു. ഇതിൽ നിന്നും വൈദ്യുതി വിറ്റത് ഒരു KWH ന് 7 രൂപ വെച്ചാണ്. 2019 മാർച്ചിന് ശേഷം കമ്മീഷൻ ചെയ്ത മറ്റൊരു സോളാർ പദ്ധതി വൈദ്യുതി വിൽക്കുന്നത് ഒരു ഗണെ ന് 3.05 രൂപക്കാണ്. എന്നാൽ ഡിസ്കോം കൂടിയ വിലയ്ക്കുള്ളതും വാങ്ങിയേ പറ്റൂ.

കോവിഡ്-ലോക്ഡൗൺ കാലത്തും നഷ്ടത്തിലായ ഡിസ്കോ മുകൾക്ക് ഒരു സഹായവും കേന്ദ്ര സർക്കാർ നൽകിയിട്ടില്ല. അതേസമയം ഉൽപ്പാദന കമ്പനികൾക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ ജാമ്യത്തിൽ വായ്പയായി അനുവദിച്ചത് 90,000 കോടി രൂപയാണ്. ഇവയെല്ലാം വൻ കുത്തക കമ്പനികളാണ്. വൈദ്യുതി സംഭരണ വില വർദ്ധിക്കുന്നത് സർക്കാർ നയങ്ങളുടെ ഭാഗമായിട്ടാണ്. വില കൂട്ടുന്നതിന് ഉത്തരവാദി ഡിസ്കോം അല്ല. ഒടുവിൽ ഉയർന്നവില ഉപഭോക്താവിന്റെ തലയിൽ പതിക്കുന്നു. പഴി മുഴുവൻ കേൾക്കേണ്ടിവരുന്നത് വിതരണ ഏജൻസികൾ.

ജനസാന്ദ്രത കുറഞ്ഞ ഗ്രാമ പ്രദേശങ്ങളിൽ വൈദ്യുതി വിതരണ ചെലവ് കൂടുതലാണ്. ഈ മേഖലയിൽ വിതരണ ശൃംഖലക്ക് ചെലവ് കൂടും. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ വൻനഗരങ്ങളിൽ ചുരുങ്ങിയ ചെലവിൽ വൈദ്യുതി വിതരണം ചെയ്യാനാവും. ഗ്രാമീണ ദരിദ്ര ജനതയ്ക്കും നഗരങ്ങളിലെ ദരിദ്ര വിഭാഗത്തിനും വൈദ്യുതി ചാർജ്ജ് അടക്കൽ പ്രയാസകരമാണ്. എല്ലാ വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ടവർക്കും വൈദ്യുതി വിതരണം ചെയ്യാൻ ഡിസ്കോം ബാധ്യസ്ഥരാണ്. ഇവിടെ സബ്സിഡി ആവശ്യമായി വരുമ്പോൾ സബ്സിഡി കളിൽ ഒന്ന് ക്രോസ്സ് സബ്സിഡിയാണ്. ഒരു വിഭാഗത്തിൽ നിന്ന് കൂടിയ നിരക്ക് വാങ്ങി, താഴെ തട്ടിലുള്ളവർക്ക് കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ നൽകുക (കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കിയതുപോലെ) മറ്റൊരു മാതൃക പാവപ്പെട്ടവർക്ക് കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ നൽകേണ്ടിവരുന്നതിന്റെ ഇളവ് തുക സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിതരണ കമ്പനികൾക്ക് നേരിട്ട് സബ്സിഡിയായി നൽകൽ. ഈ രണ്ടു വി

ധത്തിലുള്ള ഇളവുകളും ഒഴിവാക്കണമെന്നാണ് നിർദ്ദിഷ്ട ഭേദഗതി ബില്ലിൽ പറയുന്നത്. വൈദ്യുതിയുടെ വിലയും വിതരണ ചെലവും കണക്കാക്കി ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് റെഗുലേറ്ററി കമ്മീഷൻ നിരക്ക് നിശ്ചയിക്കണമെന്നാണ് ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥ. പ്രത്യേകമായി നിശ്ചയിക്കുന്ന വിഭാഗത്തിന് സർക്കാരിന് നേരിട്ട് സഹായം നൽകണമെന്നാണ് ഭേദഗതിബില്ലിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഇത് വൻകിടക്കാരെ സഹായിക്കുന്നതും സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളെ വിഷമിപ്പിക്കുന്നതുമാണ്. ബാധ്യത സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ തലയിൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുകയാണ് കേന്ദ്രം. പാവപ്പെട്ട ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് - ദരിദ്ര കുടുംബങ്ങൾ, ദരിദ്ര കർഷകർ, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുന്ന സർക്കാർ ആശുപത്രികൾ, വിദ്യാലയങ്ങൾ, കുടിവെള്ളവിതരണം തുടങ്ങിയവക്ക് വിതരണ കമ്പനി നിശ്ചയിക്കുന്ന വൈദ്യുതി വില താങ്ങാനാവില്ല. അവർ വൈദ്യുതി ഉപയോഗത്തിന് പുറത്താക്കാതിരിക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ വലിയ ബാധ്യത ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരും. ക്രോസ് സബ്സിഡി ഒഴിവാക്കി ബാധ്യത സംസ്ഥാനസർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വന്നാൽ പവർ ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷൻ തയ്യാറാക്കിയ കണക്കനുസരിച്ച് സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ ബാധ്യത വളരെ വലുതാവും.

സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ ഇന്നത്തെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി വളരെ കൂടുതലാണ്. അവർക്ക് എങ്ങനെയാണ് പുതിയ ഭാരം ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിക്കുക? ചിന്തിക്കാനാവില്ല. ജി.എസ്.ടി നടപ്പിലായ ശേഷം നികുതി വരുമാനം ഗണ്യമായി കുറഞ്ഞ കേരളം പോലുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങൾ പുതിയ ഭാരം എങ്ങനെ താങ്ങും? ദരിദ്രരായ വൈദ്യുതി ഉപഭോക്താക്കൾ പ്രതിസന്ധിയിലാകും.

കാർഷികമേഖലയിൽ ദുരഹിതരായ ദരിദ്ര കർഷകർ, പാട്ടക്കാർ എന്നിവർക്ക് നേരിട്ടുള്ള സബ്സിഡി ലഭിക്കില്ല. ഈ സമ്പ്രദായം നടപ്പായാൽ നേട്ടം ദുർവ്വടമയ്ക്ക് ആയിരിക്കും. നഗരങ്ങളിൽ വാടകയ്ക്ക് താമസിക്കുന്ന പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികൾക്കും ഈ ആനുകൂല്യം ലഭിക്കില്ല. ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് നേരിട്ടുള്ള സബ്സിഡി എന്ന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കണമെങ്കിൽ സർക്കാരിന് വിപുലമായ ഡേറ്റാബേസ് ഉണ്ടാക്കേണ്ടിവരും. ഓരോ മാസവും

ഡാറ്റ പുതുക്കേണ്ടിവരും. സബ്സിഡിക്ക് പുറമേ ഇതിനുള്ള ചെലവ് കൂടി സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് എങ്ങനെ വഹിക്കാനാകും? ചുരുക്കിപ്പറഞ്ഞാൽ ഡയറക്ട് ബെനിഫിറ്റ് ട്രാൻസ്ഫർ (DBT) എന്ന പദ്ധതി ദരിദ്രരെ വൈദ്യുതി ഉപയോഗത്തിൽ നിന്ന് പുറംതള്ളുന്നതിലാണെത്തുക.

സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ ഖജനാവിലേക്ക് സംഭാവന നൽകുന്ന ഒരു മേഖലയാണ് ഊർജ്ജം. ഓരോ സംസ്ഥാനത്തെയും വ്യവസായ വികസനത്തിനും വൈദ്യുതി വലിയ പങ്കുവഹിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ മേഖല കൺകറന്റ് ലിസ്റ്റിൽ പെട്ടതാണ്. ഈ ഭരണഘടനാ തത്വത്തിന് വിരുദ്ധമായി നിർദ്ദിഷ്ട നിയമഭേദഗതി സ്റ്റേറ്റുകളുടെ മേൽ കേന്ദ്രത്തിന് അമിത അധികാരം നൽകുന്നതാണ്. സംസ്ഥാന ഇലക്ട്രിസിറ്റി റെഗുലേറ്ററി കമ്മീഷൻ (SERC), സെൻട്രൽ ഇലക്ട്രിസിറ്റി റെഗുലേറ്ററി കമ്മീഷൻ, അപ്പലറ്റ് ട്രിബ്യൂണൽ ഫൊർ ഇലക്ട്രിസിറ്റി, കോൺട്രാക്ട് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് അതോറിറ്റി. (പുതുതായി സ്ഥാപിക്കുന്നത്) എന്നിവകളുടെ ചെയർമാൻ, അംഗങ്ങൾ എന്നിവരെ നിശ്ചയിക്കാൻ ഒരു പൊതു കേന്ദ്ര കമ്മിറ്റി രൂപീകരിക്കും എന്നാണ് ഭേദഗതി നിയമത്തിൽ പറയുന്നത്. കേന്ദ്ര ഉദ്യോഗസ്ഥ പ്രമാണിമാരുടെ ഇംഗിതത്തിന് അനുസരിച്ചായിരിക്കും കാര്യങ്ങൾ നടക്കുക. എല്ലാ രംഗത്തും സംസ്ഥാന സർക്കാർ നോക്കുകുത്തിയാകും. വൈദ്യുതിമേഖലയിൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള എല്ലാ നിയന്ത്രണങ്ങളും കവർന്നെടുക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ ഒരു പുതിയ ഇലക്ട്രിസിറ്റി കോൺട്രാക്ട് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് അതോറിറ്റി (ECEA) രൂപംകൊള്ളാൻ ബില്ലിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാന റെഗുലേറ്ററി കമ്മീഷനുകൾ ഈ അതോറിറ്റിയോട് ഉത്തരവാദപ്പെട്ട് പ്രവർത്തിക്കണം. ഇത് സ്വകാര്യ വൈദ്യുതി ഉൽപ്പാദന കമ്പനികളെ സഹായിക്കാനുള്ള ഉപാധിയാണ്.

2014 മുതൽ വൈദ്യുതി നിയമഭേദഗതികളുമായി മോഡി സർക്കാർ ശ്രമം നടത്തിവരികയാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളും ട്രേഡ് യൂണിയനുകളും ഭേദഗതി നീക്കത്തെ ശക്തമായി എതിർത്തു. രാജ്യത്ത് നിലവിലുള്ള ആരോഗ്യ അടിയന്തരാവസ്ഥയുടെ മറവിൽ ഭേദഗതി ബിൽ പാസാക്കാനാണ് മോദിയുടെ ശ്രമം. ഈ പ്രതിസന്ധി കാലത്ത് ആശ്വാസം നൽകുന്നതിനേക്കാൾ

ജനങ്ങൾക്ക് ദുരിതം നൽകുകയാണ് സർക്കാർ.

ഊർജ്ജ മേഖലയിലെ പരിഷ്കാരങ്ങളുടെ കഴിഞ്ഞ 30 വർഷത്തെ അനുഭവം രാജ്യത്തെ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക മേഖലയ്ക്ക് വലിയ ആഘാതമാണ് ഏൽപ്പിച്ചത്. വൈദ്യുതി മറ്റു ചരക്കുകളെ പോലെയല്ല. സമ്പദ് ഘടനയിലെ പ്രധാന കണ്ണിയാണ്. മനുഷ്യന്റെ ജീവിതത്തിലെ സുപ്രധാന ഘടകമാണ്. കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കൽ തുടങ്ങിയ വായ്ത്താരികളുടെ മറവിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണം നടപ്പാക്കിയാൽ വൈദ്യുതി നിരക്ക് കുത്തനെ ഉയരും. കമ്പോള ശക്തികളായിരിക്കും പാവപ്പെട്ട കോടിക്കണക്കിന് മനുഷ്യരുടെ ദാഗദേയം നിർണ്ണയിക്കുക.

വൈദ്യുതിയുടെ പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്താണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യങ്ങൾക്കും, കാർഷിക വ്യവസായ മേഖലയുടെ പുരോഗതിക്കും സഹായകമായ മാർഗങ്ങൾ ആവിഷ്കരിച്ച് വൈദ്യുതി മേഖലയെ നിയന്ത്രിക്കുന്നത്. സാമ്പത്തികമായി വ്യത്യസ്ത അവസ്ഥയിൽ ജീവിക്കുന്ന മനുഷ്യരുടെ ജീവിതാഭിവൃദ്ധി കണക്കിലെടുത്ത് വൈദ്യുതിമേഖലയിൽ ഇടപെടാനുള്ള സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ സ്വാതന്ത്ര്യം അവസാനിക്കാൻ പോകുന്നു. വൈദ്യുതി ബോർഡിന്റെ മരണമണി മുഴങ്ങുന്നു. ഈ മഹാവിപത്തിനെ നേരിടാൻ എല്ലാവരും ഒറ്റക്കെട്ടായി അണിനിരക്കണം.

## വൈദ്യുതി നിയമഭേദഗതിക്കെതിരെ

വൈദ്യുതി ഉപഭോക്താക്കളുടെയും, വൈദ്യുതി മേഖല തൊഴിലാളികളുടെയും സംയുക്ത പോരാട്ടം.

വൈദ്യുതി ഭേദഗതി ബില്ലിനെ എതിർക്കേണ്ടത് എന്തിന്?

അവിലേന്ത്യാതലത്തിൽ കോവിഡ് 19 എന്ന മഹാമാരിയെ പ്രതിരോധിക്കാൻ രാജ്യം ഒറ്റക്കെട്ടായി പ്രവർത്തിക്കവേ കേന്ദ്രസർക്കാർ ആത്മനിർഭര ഭാരത് എന്ന ഉപവാക്യത്തിന്റെ മറവിൽ ഉറ്റ സുഹൃത്തുക്കൾക്ക് രാജ്യത്തെ വിറ്റ് തുലയ്ക്കാനും ജനവിരുദ്ധ തൊഴിലാളി വിരുദ്ധ നയങ്ങളുമായി മുന്നേറാനും അതിനുവേണ്ട നിയമനിർമ്മാണം നടത്താനുള്ള തിരക്കിലായിരുന്നു. വൈദ്യുതി നിയമ ഭേദഗതി 2020 അത്തരത്തിലൊന്നാണ്.

21 ദിവസത്തിനകം പൊതുജന അഭിപ്രായം അറിയിക്കണം എന്ന നിർദ്ദേശത്തോടെ വൈദ്യുതി നിയമ ഭേദഗതി 2020 ന്റെ കരട് രൂപം 2020 ഏപ്രിൽ 17 നാണ് പരസ്യപ്പെടുത്തിയത്. കരട് നിയമത്തിന്റെ പ്രസക്തഭാഗങ്ങൾ ഇപ്രകാരമാണ്,

- > ദശാബ്ദങ്ങൾ പഴക്കമുള്ളതും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഉടമസ്ഥാവകാശത്തിൽ പെട്ടതും അവർ സ്ഥാപിച്ചതുമായ വൈദ്യുതി വിതരണ ശൃംഖലയുടെ സ്വകാര്യവത്കരണം ആണ് അത്യന്തം ദയാനകമായ ആക്രമണത്തിലൂടെ ഉന്നം വെച്ചിട്ടുള്ളത്. കരട് നിയമത്തിന്റെ ഉദ്ദേശലക്ഷ്യങ്ങൾ എന്ന അദ്ധ്യായത്തിൽ ഇക്കാര്യം സുവ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.
- > ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടികയിലെ മൂന്നാം ലിസ്റ്റിൽ (സമവർത്തി അധികാര പട്ടിക) ഉൾക്കുറിപ്പ് 38 പ്രകാരം വൈദ്യുതി കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾക്ക് തുല്യ അവകാശമുള്ള വിഷയമാണ് എന്നത് മാനിക്കാതെ സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾക്ക് അധികാരപ്പെട്ട വിഷയത്തിൽ പോലും സർക്കാരുകളുടെ ഇടപെടൽ അവകാശം നീക്കം ചെയ്യുന്ന തരത്തിലാണ് കരട് നിയമം. നിരക്ക് വർദ്ധനവിലൂടെ ജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്ന അധിക ബാധ്യത കുറയ്ക്കുവാനായി സർക്കാരുകൾ

സഹായധനം (സബ്സിഡി) നൽകുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന സാമ്പത്തിക ബാധ്യത പൂർണ്ണമായും സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ മേൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന നീക്കവും നിയമത്തിൽ പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുണ്ട്.<sup>12</sup> പ്രധാനസംസ്ഥാനങ്ങൾ കരട് നിയമത്തിന് എതിർപ്പ് അറിയിച്ചു കൊണ്ട് കേന്ദ്ര സർക്കാരിലേക്ക് കത്തയക്കാനുള്ള അടിസ്ഥാന കാരണം ഇതാണ്.

- > സംസ്ഥാന വൈദ്യുതി റഗുലേറ്ററി കമ്മീഷനുകളിലേക്ക് ചെയർമാനെയും മറ്റ് അംഗങ്ങളെയും നിയമിക്കാനുള്ള ചുമതല കേന്ദ്രസർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തിയാണ് കരട് നിയമം ഇറക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ ഉപദ്രവിക്കാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് ശക്തി നൽകുന്നവയാണ്. ഇത്തരം നിയമ നിർമ്മാണത്തെ രാജ്യത്തെ ഫെഡറൽ വ്യവസ്ഥയുടെ മേലുള്ള സ്വേച്ഛാധിപത്യ കടന്നാക്രമണമായി മാത്രമേ കാണാൻ കഴിയൂ.
- > കേന്ദ്ര- സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ സംയുക്ത അധികാരത്തിനു കീഴിൽ തീർത്തും ജനക്ഷേമപരമായി കൃത്യമായ ഏകോപനത്തോടെയാണ് ഉത്പാദന- പ്രസരണ- വിതരണ രംഗം അടങ്ങുന്ന വൈദ്യുതിമേഖല വൈദ്യുതി (വിതരണ) നിയമം 1948ൽ വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്നത്. 1991നു ശേഷം രാജ്യത്ത് നിലവിൽ വന്ന നവലിബറൽഭരണ വ്യവസ്ഥകൾ സ്വകാര്യമേഖലയുടെ താൽപര്യ സംരക്ഷണാർത്ഥം ജനക്ഷേമം മാനിക്കാതെ വൈദ്യുതിമേഖല വെട്ടിമുറിക്കുന്ന കാഴ്ചയാണ് ദൃശ്യവേദ്യമായത്. നേരിട്ട് പണലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്ന വൈദ്യുതി വിതരണ വിഭാഗത്തെ ഘടനയിൽ നിന്ന് മാറ്റി സ്വകാര്യ കുത്തകകളുടെ കൈകളിലേക്ക് എത്തിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് പല നിയമനിർമ്മാണങ്ങളും നടത്തിയിട്ടുള്ളത്.
- > വൈദ്യുതി രംഗത്ത് പ്രഥമ ആഘാതം ഏൽപ്പിച്ചത് നവലിബറൽ ആശയങ്ങൾ മുന്നോട്ടു നയിച്ച നിയമ നിർമ്മാണം- വൈദ്യുതി നിയമം 2003 പ്രാബല്യത്തിലാകുന്നതോടെയാണ്. വിഭജിക്കൽ (Unbundling) എന്ന നവലിബറൽ സൂത്രവാക്യത്തോടെ വൈദ്യുതിമേഖല ഉത്പാദന-പ്രസര

ണ-വിതരണം എന്നീ മൂന്ന് വ്യത്യസ്ത ഘടകങ്ങളാക്കി വേർതിരിച്ചുകൊണ്ടാണ് അതിന് തുടക്കമിട്ടത്. സംസ്ഥാന വൈദ്യുതി ബോർഡുകളെ വിഭജിക്കുകയും ജെൻകോ (ഉത്പാദന കമ്പനി) ട്രാൻസ് കോ (പ്രസരണ കമ്പനി) ഡിസ്കാം (വിതരണ കമ്പനി) എന്നീ ഘടകങ്ങളായി വേർതിരിച്ച് കമ്പനിവത്ക്കരണം നടത്തിയത് പല മോഹന വാഗ്ദാനങ്ങളുടെയും മറവിലാണ്. തുടർ സർക്കാരുകൾ ജനങ്ങൾക്ക് നേരെ നടത്തിയ കളവും കാപട്യവും പൂർണ്ണമായും തുറന്നുകാട്ടുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടായി.

- > കാര്യക്ഷമതയും മത്സരം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെ തുച്ഛമായ വിലയിൽ വൈദ്യുതി ലഭ്യമാവുമെന്നുമുള്ള പൊള്ളയായ വാഗ്ദാനങ്ങൾ തുറന്നുകാട്ടപ്പെട്ടു. വളരെ വലിയ ഊർജ്ജ നിലയങ്ങൾ (Ultra mega power plant) 4000 മെഗാവാട്ടിനു മേൽ ഉൽപ്പാദനക്ഷമത ഉള്ളത്, ഉദയ് പദ്ധതി എന്നിവ പൂർണ്ണ പരാജയമായി മാറി. ഈ കാലയളവിൽ നേരിട്ടുള്ള സബ്സിഡിയും ക്രോസ്സ് സബ്സിഡിയും നൽകിയതിനു ശേഷവും വൈദ്യുതി വില ആറ് മുതൽ എട്ട് മടങ്ങ് വരെ വർദ്ധിച്ചു. ഇടതുപക്ഷത്തിന്റെ പിന്തുണ ആശ്രയിച്ചു ഭരിച്ച ഒന്നാം യു.പി.എ സർക്കാർ ഇടതുപക്ഷ സമ്മർദ്ദത്തിന് വഴങ്ങി വൈദ്യുതി നിയമം 2003-ൽ ഭേദഗതി വരുത്തി ക്രോസ്സ് സബ്സിഡി നിലനിർത്തി.
- > എന്നിരുന്നാലും ഏറ്റവും സ്വീകാര്യമായ നിലയിൽ വേറിട്ടുനിന്നത് കേരള സംസ്ഥാനമാണ്. ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുടെയും കെ.എസ്.ഇ.ബി യിലെ തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെയും പോരാട്ടം ശക്തി പകർന്ന കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി സർക്കാർ ധീരമായ തീരുമാനത്തിലൂടെ ലോകബാങ്ക് നിർദ്ദേശിച്ച വിഭജന പ്രക്രിയ നടപ്പാക്കിയില്ല. അതേ ലോകബാങ്ക് തന്നെ ഇന്ന് കേരളത്തെ രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും കാര്യക്ഷമതയുള്ള വൈദ്യുതി സ്ഥാപനമായി തിരഞ്ഞെടുത്തു.
- > സ്വകാര്യ കുത്തകകളുടെ കൊള്ളയും ചൂഷണവും ഇന്ന് വൈദ്യുതി മേഖലയെ സാമ്പത്തികവും ഭൗതികവുമായ ദുരിതാവസ്ഥയിൽ എത്തി

ചിരിക്കുകയാണ്. ഇന്ന് വിതരണ കമ്പനികളുടെ സഞ്ചിത നഷ്ടം ആറ് ലക്ഷം കോടി രൂപയും ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുള്ള കടബാധിത അഞ്ചു ലക്ഷം കോടി രൂപയുമായി ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. സ്വകാര്യ കുത്തകകളുടെ ലാഭം കൂട്ടാൻ സർക്കാർ സൗകര്യമൊരുക്കിയത് വഴി വൈദ്യുതി നിരക്ക് ആറ് മുതൽ എട്ട് മടങ്ങ് വരെ വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്തത് സാധാരണക്കാരനെയും കർഷകനെയുമാണ് വലിയതോതിൽ ബാധിച്ചത്.

- > ത്വരിത പദ്ധതി നിർവഹണം (Fast Track Projects ), വളരെ വലിയ ഊർജ്ജ നിലയം പദ്ധതി (UMPP) എന്നീ ഓമനപ്പേരിൽ പ്രചാരവേലകൾ നടത്തി പൊതുവജനാവിൽനിന്ന് സ്വകാര്യ പദ്ധതികൾക്ക് വൻ തുക മുടക്കിയത് വിജയിക്കാതിരിക്കുകയോ ഉദ്ദേശിച്ച ഫലം ലഭിക്കാതെ ഇരിക്കുന്ന അവസ്ഥയോ ആണ് ഉണ്ടാക്കിയത്.
- > വൈദ്യുതി നിയമം 2003 ലൂടെ ദേശീയ ജനാധിപത്യ സഖ്യ (NDA) സർക്കാർ ക്രോസ്സ് സബ്സിഡി നിർത്തലാക്കാനും അതുവഴി ഗ്രാമീണ വൈദ്യുതീകരണ പദ്ധതിക്ക് തുരങ്കം വയ്ക്കാനുമുള്ള ശ്രമം നടത്തി. ജനകീയ പ്രക്ഷോഭങ്ങളുടെ സമ്മർദ്ദവും ഒന്നാം യു.പി.എ സർക്കാരിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ പാർലമെന്റിൽ ഇടതുപക്ഷം ഉയർത്തിയ ശക്തമായ പ്രതിരോധവും ക്രോസ്സ് സബ്സിഡി പിൻവലിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് സർക്കാർ പുനർചിന്തനം നടത്താൻ ഇടയാക്കി. അതുകൊണ്ട് മാത്രമാണ് ഇന്ന് രാജ്യത്തെ ദരിദ്ര ജനവിഭാഗത്തിന് വൈദ്യുതി സേവനം ലഭ്യമാക്കുന്നത്.
- > വൈദ്യുതി നിയമം-2003 ലൂടെ വൈദ്യുതി ഉത്പാദന രംഗം സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് അനിയന്ത്രിതമായി തുറന്നുകൊടുക്കപ്പെട്ടു. ദേശീയ ജനാധിപത്യ സർക്കാർ സ്വകാര്യ കുത്തകകൾക്ക് ജലം, കൽക്കരി, ഗതാഗത ഇടനാഴി, പ്രസരണ ശൃംഖല ഉൾപ്പെടെയുള്ള മറ്റ് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ തീർത്തും സൗജന്യമായി ചെയ്തു കൊടുത്തു. ഇവയിൽ ചില വൈദ്യുതി ഉത്പാദന നിലയങ്ങൾ സൗരോർജ്ജ പദ്ധതികളും മറ്റ് ചിലത് പുനരുപയോഗ ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സുകളിൽ നിന്നുള്ളവയും ആയിരുന്നു.

- > ഈ പദ്ധതി നിർവഹണത്തിനുള്ള സാമ്പത്തിക സ്രോതസ്സായി വർത്തിച്ചത് ബാങ്കുകളും, ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളും നൽകിയ വായ്പകളിലൂടെ ആയിരുന്നു ഉയർന്ന വൈദ്യുതി നിരക്കും താഴ്ന്ന സാമ്പത്തികവളർച്ചയും വൈദ്യുതിയുടെ ആവശ്യം ഗണ്യമായ കുറവ് വരുത്തി. 50000 മെഗാവാട്ട് ശേഷിയുള്ള ഉൽപ്പാദന നിലയങ്ങൾ നിഷ്ക്രിയ ആസ്തി ആയി മാറി. ബാങ്കുകൾക്കും മറ്റ് ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും നൽകേണ്ട വായ്പ തിരിച്ചടവിൽ വീഴ്ച വരുത്തിയ സ്വകാര്യ വൈദ്യുതി സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ശിക്ഷാ നടപടികളിൽ നിന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാർ ഇടപെടലിലൂടെ പ്രതിരോധം തീർക്കപ്പെട്ടു.
- > 2020 മെയ് മാസത്തിലെ ഏറ്റവും ഉയർന്ന വൈദ്യുതി ആവശ്യകത 166424 മെഗാവാട്ട് ആയിരുന്നപ്പോൾ സ്ഥാപിതശേഷി 370000 മെഗാവാട്ട് ആണ് എന്ന വലിയ വ്യത്യാസം നിലനിൽക്കുന്നു. 2018-19, 2019-20 സാമ്പത്തിക വർഷങ്ങളിൽ കുറഞ്ഞ വൈദ്യുതി ആവശ്യകതയ്ക്ക് കാരണം മോദി സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തിക രംഗത്തെ നിരാശാജനകമായ പ്രകടനം കൊണ്ട് കൂടിയാണ്. കോവിഡ് 19 പ്രതിരോധത്തിന്റെ ഭാഗമായുള്ള അടച്ചിടൽ (ലോക്ഡൗൺ) കൊണ്ട് മാത്രമല്ലേ സാരം.
- > നിലവിലുള്ള വൈദ്യുതി നിയമ (ഭേദഗതി) ബിൽ-2020 ന് മുന്നോടിയായി 2014 ലും 2018 ലും നിയമഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. വൈദ്യുതിവിതരണ വ്യവസായത്തിനെ ക്വാറേജ് (വൈദ്യുതി വാഹിനി) കണ്ടന്റ് (വൈദ്യുതി) എന്നിങ്ങനെ രണ്ടായി വിഭജിക്കുന്ന ഉപദ്രവകരമായ നിബന്ധന അതിലുണ്ടായിരുന്നു. വൈദ്യുതി ശൃംഖലയുള്ള പ്രസരണനിലയവും ഉപഭോക്താവിന്റെ വീട്ടുവളപ്പ് വരെയുള്ള വൈദ്യുതി ശൃംഖല നിലനിർത്താനുള്ള ചുമതലകൾ ഒരു കമ്പനിയ്ക്കും, വൈദ്യുതി വിതരണം മറ്റൊരു കമ്പനിയും നിർവ്വഹിക്കും എന്ന വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടായിരുന്നു. ഊർജ്ജ ഉപയോഗത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നഗരപ്രദേശങ്ങളിൽ മേൽത്തട്ടിൽ ഉള്ളവരെയും താഴേതട്ടിലുള്ളവരെയും വേർതിരിക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശത്തോടെ ആയിരുന്നു തീരുമാനം. മേഖലയെ രണ്ട് തട്ട് ആകുന്നതിന് സാങ്കേതിക ആവശ്യങ്ങൾക്കായി സ്മാർട്ട് മീറ്ററുകൾ

ക്ക് 22,000 കോടി രൂപ കേന്ദ്ര ബജറ്റ്-2020 അനുവദിച്ചു നൽകുകയുണ്ടായി. സ്വകാര്യ വൈദ്യുതി കമ്പനികൾ വരുമാനം കുറഞ്ഞഗ്രാമീണ പ്രദേശങ്ങളിൽ വൈദ്യുതി വിതരണം നടത്തുന്നതിന് താല്പര്യം കാണിക്കാതിരിക്കുകയും ദരിദ്രരും താഴെത്തട്ടിലുള്ള ഉപഭോക്താക്കളും ഇരയാക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യും എന്നതാണ് ഈ നിയമഭേദഗതിയുടെ തൽക്ഷണ ദുഷ്പലം. പൊതുവജനാവിൽ നിന്ന് കാശ് ചിലവാക്കി കൊണ്ട് തന്നെ കാർഷിക ഫീഡറുകൾ (വൈദ്യുതി വാഹിനികൾ) വേർതിരിപ്പെടുകയും ചെയ്യും.

- > ക്രോസ് സബ്സിഡി ഒഴിവാക്കുന്നതിലൂടെ വൈദ്യുതിനിരക്ക് വർദ്ധിക്കുകയും വൈദ്യുതി നിയമം വിഭാവനം ചെയ്ത സബ്സിഡി നേരിട്ട് ഉപഭോക്താക്കളിലേക്ക് എത്തിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തിക അവസ്ഥയും താത്പര്യവും ആശ്രയിച്ചിരിക്കുകയും ചെയ്യും. അതാത് സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് താങ്ങാവുന്നവ ആണെങ്കിൽ മാത്രമേ ദരിദ്രരായ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് അടച്ചുകാശ് സബ്സിഡി തിരികെ നൽകാനാകൂ.
- > ദരിദ്ര ഇടത്തരം വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട കർഷകരുടെ ദയനീയമായ അവസ്ഥയും കാർഷിക സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയുടെ തകർച്ചയും അനിമിതമായ നേരിട്ട് ആനുകൂല്യം കൈമാറ്റം ചെയ്യുന്ന പദ്ധതി (DBT) വലിയ ആഘാതമാകും.
- > ദരിദ്രരുടെയും ഇടത്തരം വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട കർഷകരുടെയും അവസ്ഥയും കാർഷിക സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയുടെ അവസ്ഥയും അനിമിതമായ നേരിട്ടുള്ള ആനുകൂല്യം കൈമാറ്റം, മഴയെ ആശ്രയിച്ചുള്ള ജലസേചനം മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുന്നതിനാണ് ഇടയാക്കുക. കാർഷിക മേഖലവയിലുള്ള വൈദ്യുതി ഉപഭോക്താക്കൾക്കും വൈദ്യുതിയുടെ മുഴുവൻ തുകയും ഒടുക്കേണ്ടിവരും. മിക്കയിടത്തും വൈദ്യുതി തുക കൊടുക്കുന്നത് പാട്ടു കൃഷിക്കാരും ഉഴവ് കാരുമാണ്. എന്നാൽ കൃഷിയിടത്തിലെ ഉടമയ്ക്ക് മാത്രമേ സബ്സിഡി അർഹതയുള്ളൂ. ജലസേചന കനാലി

ലൂടെ ലഭിക്കുന്ന വെള്ളത്തിനും വൈദ്യുതി ഉപയോഗിച്ച് എടുക്കുന്ന ദുഗർഭ ജലത്തിനും ചിലവാകുന്ന തുകയിൽ വലിയ വ്യത്യാസമുണ്ട് എന്ന് ജലസേചന കമ്പലുകൾ ദുർലഭ്യം ആയ പ്രദേശങ്ങളിൽ വൈദ്യുതി നിരക്ക് വർദ്ധനവിലൂടെ കാർഷിക വൃത്തി ചെയ്യുന്നതിനു ചിലവ് കർഷകന് താങ്ങാവുന്നതിലപ്പുറമാക്കും.

- > ഇതിനു വിപരീതമായി സ്വകാര്യ വൈദ്യുതി ഉത്പാദകർക്ക് മുൻകൂറായി പണം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള ഉറപ്പ് സർക്കാർ നേരിട്ടോ ബാങ്ക് മുഖേന ലഭ്യമാകുന്ന ലെറ്റർ ഓഫ് ക്രെഡിറ്റ് (ക്രഡിറ്റ്) മുഖാന്തിരമോ വിതരണ കമ്പനികളിൽ നിന്ന് ലഭ്യമാക്കുന്നു. വൈദ്യുതി കരാർ നിർവ്വഹണ അതോറിറ്റി (Electricity Contract Enforcement Authority) എന്ന അധികാരകേന്ദ്രം സ്ഥാപിക്കാനും അത് വഴി കച്ചവട സമൂഹത്തിന് ലാഭം ഉറപ്പാക്കുവാനും വേണ്ട നടപടി പുതിയ ഭേദഗതി ബില്ലിൽ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര സർക്കാർ ആധിപത്യത്തിന് കീഴിൽ വരുന്ന ഈ സ്ഥാപനം വൈദ്യുതി ഉൽപ്പാദന കമ്പനികളും വിതരണ കമ്പനികളും തമ്മിലുള്ള കരാർ പാലിക്കുക എന്നത് ഉറപ്പുവരുത്തും.
- > ലോക്ഡൗൺ മറയാക്കി കേന്ദ്രഭരണ പ്രദേശങ്ങളിൽ വൈദ്യുതി വിതരണം സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ ധൃതഗതിയിൽ നീക്കം നടത്തുന്നു. സർക്കാർ വകുപ്പ് എന്ന നിലയിൽ നിന്ന് കൊണ്ട് തന്നെ ചണ്ഡീഗഢ് വൈദ്യുതിവകുപ്പ് നടത്തിവന്ന പ്രവർത്തനത്തെ മാനിക്കാതെയാണ് ഈ നീക്കം, അവിടെ സഞ്ചിത സാങ്കേതിക വാണിജ്യ നഷ്ടം (AT & Closs) അഥവാ പ്രസരണ നഷ്ടം 10 ശതമാനത്തിൽ താഴെയാണ്. ദാദ്ര-നാഗർ ഹവേലി എന്ന മറ്റൊരു കേന്ദ്രഭരണപ്രദേശത്തെയും വൈദ്യുതി വിതരണരംഗം നിലവിലുള്ള വ്യവസ്ഥിതിയിൽ മാതൃകാപരമാണ് എന്ന് മാനിക്കാതെയാണ് സ്വകാര്യവൽക്കരണ നീക്കം.

### ജനവിരുദ്ധ ഊർജ്ജ മേഖലാ പരിഷ്കാരങ്ങൾ

സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ഊർജ്ജ മേഖലയിലെ എല്ലാ ഉപ മേഖലകളിലും ഇടപെടാൻ വേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ നൽകിയിരിക്കുകയാണ്. ഉത്പാദന

മേഖല 1991 മുതൽ തന്നെ സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തിനായി തുറന്നു നൽകിയിട്ടുള്ളതാണ്. സർക്കാർ തന്നെ സ്വന്തം ജനതയെ പിടിച്ചു പറിയിക്കും കൊള്ളയ്ക്കും വിധേയമാക്കുന്ന തരത്തിൽ ഗുവോലോചന നടത്തിയ എൻറോൺ അഴിമതി അപവാദങ്ങൾ ചരിത്രത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്.

നവലിബറൽ പദ്ധതികൾ എന്ന പേരിൽ സംസ്ഥാന വൈദ്യുതി ബോർഡുകളെ ഘടകങ്ങളാക്കി വേർതിരിച്ച് കമ്പനിവത്കരണം നടത്തുകയാണുണ്ടായത്. AES എന്ന അമേരിക്കൻ വൻകിട കമ്പനിയെ സംസ്ഥാനത്തിലേക്ക് ക്ഷണിച്ചുകൊണ്ട് ഓഡീഷ ഇതിന് തുടക്കം കുറിച്ചു. അവിടെ ഉണ്ടായ വലിയ ചുഴലിക്കൊടുങ്കാറ്റിൽ തകർന്ന വിതരണ ശൃംഖലയുടെ പുനർനിർമ്മാണത്തിൽ നിന്ന് കമ്പനി പിന്നാക്കം പോകുകയും അതുവഴി സംസ്ഥാനത്തെ സേവിക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെടുകയും ചെയ്തു. അംബാനിയുടെ റിലയൻസ് കമ്പനി പിന്നീട് രംഗത്തുവന്നെങ്കിലും അവരും പൂർണ്ണ പരാജയം ആയിരുന്നു. സാധ്യമായ ഏറ്റവും മോശം പ്രകടനത്തിന്റെ പേരിൽ ഓഡീഷ വൈദ്യുതി റെഗുലേറ്ററി കമ്മീഷൻ (OERC) അവരുടെ പ്രവർത്തനാനുമതി റദ്ദാക്കുകയാണ് ഉണ്ടായത്. തുടർ തിരിച്ചടികളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഓഡീഷ സർക്കാർ വൈദ്യുതി മേഖലയിലെ സ്വകാര്യവത്കരണം റദ്ദാക്കാൻ നിർബന്ധിതരായി. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ അവർ പുനർ സ്വകാര്യവത്കരണ നടപടികൾക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചത് ഞെട്ടൽ ഉളവാക്കുന്നതിനോടൊപ്പം തീർത്തും അപമാനകരവുമാണ്.

### **വൈദ്യുതി നിയമം 2003: സ്വകാര്യവത്കരണ കടന്നുകൂട്ടലിന്റെ പ്രാരംഭം**

1 വൈദ്യുതി(വിതരണ) നിയമം 1948 ഇല്ലാതാക്കി വൈദ്യുതി നിയമം 2003 പ്രാബല്യത്തിൽ കൊണ്ടുവന്നത് വൻ ദുരന്തമായിരുന്നു എന്ന് അനുഭവവേദ്യമായി. വൈദ്യുതി നിയമം 2003 ഒരു ദശാബ്ദം പിന്നിടുമ്പോൾ സ്വതന്ത്ര വിദഗ്ധൻമാരെ കൊണ്ട് ആഘാത പഠനം നടത്തണമെന്ന വൈദ്യുതി തൊഴിലാളികളുടെയും എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും ദേശീയ ഏകോപനസമിതി (NCCOEEE) ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു എന്നാൽ അത് സർക്കാർ ചെവികൊണ്ടില്ല.

സ്വകാര്യവൽക്കരണം, ഫ്രാഞ്ചൈസിക്ൾ അനുവദിക്കൽ, കരാർവൽക്കരണം, പുറംപണി കരാർ നൽകൽ എന്നീ ഉദ്ദേശത്തോടെ നടപ്പിലാക്കിയ വൈദ്യുതി നിയമം 2003 പടു വിഡ്ഢിത്തമാണെന്ന് സർക്കാർ അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. കുറഞ്ഞ ചിലവിൽ വൈദ്യുതി എന്ന വാഗ്ദാനം നിറവേറ്റുന്നതിൽ വൈദ്യുതി നിയമം 2003 അമ്പേ പരാജയപ്പെട്ടു. നിരക്കിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള അന്താരാഷ്ട്ര മത്സര ലേലത്തിലൂടെ സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ട അൾട്രാ മെഗാ പവർപ്ലാന്റുകൾ വെറും തട്ടിപ്പായി അവശേഷിച്ചു. 16 പദ്ധതികളിൽ മൂന്നെണ്ണം മാത്രമാണ് നടപ്പിലാക്കാൻ ആയത്. അതിൽ തന്നെ 25 വർഷത്തേക്ക് നിശ്ചിത വില എന്ന വ്യവസ്ഥ പാലിക്കാതെ, അദാനി, അംബാനിമാർ പിൻവാതിൽ പ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെ സുപ്രീം കോടതിയുടെ ഉത്തരവ് പോലും മറികടന്ന് നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിച്ചു എന്നത് സർക്കാരിൽ അവരുടെ സ്വാധീനശക്തിയുടെ അളവുകോൽ ആയി മാറി. നിയമവിരുദ്ധ കച്ചവടത്തിന് നിയമസാധുത നൽകാനുള്ള അംബാനിയുടെ ശ്രമം ഗുജറാത്തിലെ സാസനിലും അദാനിയുടെ ശ്രമം ഗുജറാത്തിലെ മൂന്ദ്രയിലും പരാജയം നുണഞ്ഞു. തങ്ങളുടെ പ്ലാന്റിൽ നിന്ന് ഒരു യൂണിറ്റ് വൈദ്യുതി പോലും ഉത്പാദിപ്പിക്കാതെ തന്നെ അംബാനി അവരുടെ നിർദ്ദിഷ്ട കൽക്കരി പാടത്തുനിന്നും കൽക്കരി വിറ്റു. പത്ത് വൈദ്യുതി വിതരണ കമ്പനികളാണ് ഇവരുമായി വൈദ്യുതി വാങ്ങൽ കരാറിൽ ഒപ്പിട്ടത്. അവർ അങ്ങനെ ചെയ്തില്ലായിരുന്നെങ്കിൽ അവരുടെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് വരുന്ന രണ്ട് ദശാബ്ദക്കാലത്തെ ആയിരക്കണക്കിന് കോടി രൂപ കൊടുക്കേണ്ടത് ലാഭിക്കാമായിരുന്നു. മോദി സർക്കാരിന്റെ സഹായത്തോടെയുള്ള അദാനിയുടെ ആഴക്കടൽ കൽക്കരി കച്ചവടം (ഇന്റോനേഷ്യയിൽ നിന്നും ഇറക്കുമതി ചെയ്ത കൽക്കരി വിലയിൽ നടത്തിയ തട്ടിപ്പ്) അധികാരത്തിലിരിക്കുന്ന മനസാക്ഷിയില്ലാത്ത നേതാക്കന്മാർ പൊതുജനത്തെ കൊള്ളയടിക്കുന്നതിന് ഉത്തമ ദൃഷ്ടാന്തവും പുതുചരിത്രവുമായി മാറി. ഉയർന്ന നിലവാരത്തിലുള്ള ചിന്തകളും ആഴത്തിലുള്ള പഠനങ്ങളും പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്ന വാരികയായ എക്കണോമിക് & പൊളിറ്റിക്കൽ വീക്കിലി (EPW) ഈ അഴിമതി പുറത്തുകൊണ്ടുവന്നു. അതിനെ തുടർന്ന് പത്രാധിപർ രാജിവയ്ക്കാൻ നിർബന്ധിതനായി.

വൈദ്യുതി ഉപഭോക്താക്കളേയും രാജ്യത്തെ തന്നെയും വഞ്ചിക്കുകയും കൊള്ള നടത്തുകയും ചെയ്യുന്ന പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് ഊർജ്ജ മേഖലയിലെ വ്യവസായികൾക്ക് വൻ ലാഭം നേടാൻ കഴിയുന്ന മാർഗ്ഗരേഖയായി വൈദ്യുതി ഭേദഗതി നിയമം 2020 കരട് രൂപം പുറത്ത് വന്നിരിക്കുന്നത്.

ഓരോ സംസ്ഥാനത്തെയും വൈദ്യുതിവിതരണ ഉത്തരവാദിത്തം വിതരണ ലൈസൻസി, വിതരണ-സബ് ലൈസൻസി, ഫ്രാഞ്ചൈസി എന്നിവയ്ക്ക് നിശ്ചയിച്ചു നൽകും. ഈ ഫ്രാഞ്ചൈസികൾ റെഗുലേറ്ററി കമ്മീഷനുകളുടെ അഥവാ വൈദ്യുതി നിയന്ത്രണ അധികാരികളുടെ നിയന്ത്രണത്തിന് അതീതമായി നിലകൊള്ളും. ലക്ഷ്യം വ്യക്തമാണ്. തൊഴിൽ പരിശീലനമോ, പ്രവർത്തി അനുവാദപത്രമോ കൂടാതെ തുച്ഛമായ കൂലിക്ക് തൊഴിലാളികളെ നിയോഗിക്കാൻ ഇത് വഴിവെയ്ക്കും അപ്രകാരം വൈദ്യുതി വിതരണ രംഗത്ത് അനൗപചാരികതയുടെയും അരാജകത്വത്തിന്റേയും വാതായനം തുറക്കപ്പെടും.

ഒരു നിശ്ചിത പ്രദേശത്ത് വൈദ്യുതി വിതരണം നടത്താൻ നിയോഗിക്കപ്പെട്ട ഫ്രാഞ്ചൈസിക്കു നിലവിലുള്ള വൈദ്യുതി വിതരണ ശൃംഖലയിലൂടെ അതിനു സാധിക്കും എന്നത് വൈദ്യുതി നിയമം 2020 കരട് രൂപത്തിൽ വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ തുറന്ന പ്രവേശന ലഭ്യത അഥവാ ഓപ്പൺ ആക്സസ് സംവിധാനത്തിലൂടെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് അനേകം വൈദ്യുതിവിതരണക്കാരിൽ ഇഷ്ടമുള്ള ഒന്നിനെ തിരഞ്ഞെടുക്കാം. അധിക വരുമാനം ഉള്ള നഗരങ്ങളും വ്യവസായ കേന്ദ്രങ്ങളും ആയിരിക്കും സ്വകാര്യ വിതരണക്കാർ ലക്ഷ്യം വയ്ക്കുന്നത് എന്ന് നിസ്സംശയം പറയാൻ കഴിയും. ഇവിടെ മറച്ചു പിടിക്കപ്പെടുന്ന വസ്തുത, ദരിദ്രരായ ഉപഭോക്താക്കളുടെ കാര്യമാണ്; അവർക്ക് ഏക ആശ്രയമായി വർത്തിക്കുന്നത് സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള വിതരണ കമ്പനി ആയിരിക്കും, അവിടെ വൈദ്യുതി വില മേൽപ്പറഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ ഉയർന്നിരിക്കാനേ തരമുള്ളൂ. ക്രോസ് സബ്സിഡി സാധ്യത ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള വിതരണ കമ്പനികൾക്ക് താഴെത്തട്ടിലുള്ള ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് വൈദ്യുതി വിതരണം നടത്തുക വഴി വൻ നഷ്ടം സഹിക്കേണ്ടി വരും. മറ്റൊരുവശത്ത് കു

റഞ്ഞ ചിലവിൽ വൈദ്യുതി അനുഭവിക്കാനുള്ള സാധ്യത ഉയർന്ന വൈദ്യുതി ഉപഭോഗവും ഉയർന്ന സാമ്പത്തിക ഭദ്രതയുള്ള വിഭാഗത്തിൽ ഒരുങ്ങും എന്നു കൂടി മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

വൈദ്യുതി തൊഴിലാളികളാണ് ഏറ്റവും മുഗീയമായ രീതിയിൽ ഇരയാക്കപ്പെടുന്നത്. സ്ഥിരം തൊഴിലാളികൾ താൽക്കാലികക്കാരായി മാറും. വലിയ തോതിലുള്ള പുറം കരാർ വൽക്കരണവും കരാർവൽക്കരണവും പ്രമാണമായി വൽക്കരണവും നടപ്പിലാക്കപ്പെടും. വേതനം, നഷ്ടപരിഹാരം, നിയമപരിരക്ഷയുള്ള സാമൂഹികസുരക്ഷാ ആനുകൂല്യങ്ങൾ എന്നിവയിൽ ഗണ്യമായ കുറവ് വരും. തൊഴിലാളികളെയും ഉപഭോക്താക്കളെയും ഒരു പോലെ ചൂഷണം ചെയ്യുന്ന വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് എതിരെ തൊഴിലാളികൾ മാത്രമല്ല സമൂഹം ഒറ്റക്കെട്ടായി പ്രതിരോധിക്കേണ്ട സമയം അതിക്രമിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്ന വർഷകാല സമ്മേളനത്തിൽ സഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കാൻ പോകുന്ന ഈ കിരാത നിയമത്തിനെതിരെ സമൂഹത്തിലെ നാനാ തുറയിലുമുള്ള ജനങ്ങൾ ഒരുമിച്ച് എതിർക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്.

**വൈദ്യുതി തൊഴിലാളികളും ഉപഭോക്താക്കളും ഒറ്റക്കെട്ടായി പ്രതിരോധിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യം**

വൈദ്യുതി മേഖലയിൽ കൊണ്ടുവരാനുദ്ദേശിക്കുന്ന ഒരു സാമ്പത്തിക - സാങ്കേതിക നിയമനിർമ്മാണം ഉപഭോക്തൃ താല്പര്യങ്ങൾക്കും പൊതുജനത്തിനും രാജ്യത്തെ വ്യവസായ ശൃംഖലയ്ക്കും ഏൽപ്പിക്കുന്ന ആഘാതം നാം മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. വൈദ്യുതി ഇന്ന് ജനങ്ങൾക്ക് ഒരു ഉപഭോഗവസ്തു എന്നതിനുപരിയായി ഒഴിച്ചുകൂടാനാകാത്ത ആവശ്യകതയായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. വൈദ്യുതി അടിസ്ഥാന മാനവിക അവകാശങ്ങളിൽ ഒന്നായി വിലയിരുത്തപ്പെടുന്നു. ഈ അടിസ്ഥാന ആവശ്യകത താങ്ങാവുന്ന വിലയ്ക്ക് ജനങ്ങളിലേക്ക് ലഭ്യമാകുന്നു എന്ന് ജനാധിപത്യ മാർഗ്ഗത്തിലൂടെ തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ഏതൊരു സർക്കാരും ഉറപ്പാക്കേണ്ടതാണ്. വൈദ്യുതി ഉൽപ്പാദനത്തിന് ഉണ്ടാകുന്ന ചെലവിന്റെ വർദ്ധനവ് സാധാരണക്കാരുടെ മേൽ ചുമത്തി തിരികെ ഈടാക്കാൻ നോക്കുന്നത് വലിയ വിഭാഗം പൊ

തു ജനത്തിന് വൈദ്യുതി നിഷേധിക്കുന്ന സാഹചര്യം സംജാതമാകും. മാനുഷിക വികസനത്തിനും ആശയ വിനിമയ സംവിധാനങ്ങളുടെ ഉപയോഗത്തിലും ഉണ്ടാകുന്ന വലിയ കുറവ് സാമ്പത്തിക വളർച്ചയ്ക്കും തൊഴിൽ ഉൽപ്പാദനത്തിനും ദോഷം ഉളവാക്കുന്നതായി മാറും.

ചെലവ് ചുരുക്കാനും പ്രവർത്തന മികവ് കൈവരിക്കാനും എന്ന ന്യായീകരണത്തോടെയാണ് വൈദ്യുതി മേഖലയെ കേന്ദ്രീകൃത നിയന്ത്രണത്തിൽ കൊണ്ടു വരുന്നതും സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുന്നതും. ജനങ്ങൾക്ക് ഒഴിച്ചുകൂടാനാകാത്ത വൈദ്യുതി മേഖലയെ സ്വകാര്യ കരങ്ങളിലേക്ക് കൈമാറുന്നത് അതിരില്ലാത്ത ലാഭം കൊയ്യുന്നതിനാണ്. എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം നാം മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. നവലിബറൽ നയവ്യവസ്ഥയുടെ മറവിൽ സ്വകാര്യ കുത്തകകൾക്ക് വൈദ്യുതി മേഖലയിൽ നുഴഞ്ഞു കയറാനുള്ള പശ്ചാത്തലം മുൻ സർക്കാരുകൾ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പൊതുജനത്തെ നിഷ്ഠൂരമായി പിഴിഞ്ഞ് ദേശീയ വൈദേശികമായ കുത്തകകൾക്ക് കൊള്ളലാഭം കൊയ്യാൻ വേണ്ട എല്ലാ വ്യവസ്ഥയും നിലവിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ വൈദ്യുതി നിയമഭേദഗതി ബിൽ) 2020-ൽ വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വൈദ്യുതി ഗ്രിഡ് അഥവാ വൈദ്യുതി ശൃംഖല എന്ന രാജ്യവ്യാപകമായ അടിസ്ഥാനസൗകര്യം പൊതുജനത്തിന്റെ കാശുപയോഗിച്ച് ദശാബ്ദങ്ങളുടെ കഠിനാധ്വാനം കൊണ്ട് പടുത്തുയർത്തിയവയാണ്. ഇവയെല്ലാം സ്വകാര്യ കുത്തകകൾക്ക് ചൂഷണത്തിന് വിട്ടുകൊടുക്കുന്ന പദ്ധതിയാണ് അണിയറയിൽ നടക്കുന്നത്. വൈദ്യുതി മേഖലയുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണവും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കേന്ദ്രീകൃത നിയന്ത്രണവും പൊതുജനത്തിന്റെയും വ്യവസായങ്ങളുടെയും കൃഷി തുടങ്ങിയ അനുബന്ധ മേഖലകളുടേയും മേൽ തീ മഴയായി പെയ്തിറങ്ങുമ്പോൾ രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പദ്ഘടനയെ അത്യന്തം ദോഷകരമായി ബാധിക്കും. അതിനാൽ വൈദ്യുതി നിയമ (ഭേദഗതി ബിൽ) 2020 എതിർക്കപ്പെടേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്.

മേലുദ്ധരിച്ച കാരണങ്ങളാൽ വിനാശകരമായ ഈ നിയമത്തെ എതിർക്കേണ്ടത് ജനങ്ങളൊന്നടങ്കമാണ്. അതിസങ്കീർണ്ണമായ സാങ്കേതിക-വാണിജ്യ രൂപകല്പനയുടെ മറവിൽ വൈദ്യുത നിയമഭേദഗതി ബിൽ-2020 ലൂടെ

ഭരണവർഗ്ഗം യഥാർത്ഥത്തിൽ ലക്ഷ്യംവയ്ക്കുന്നത് എന്താണെന്ന കാര്യം നഗരത്തിലും ഗ്രാമത്തിലും ഉള്ള വൈദ്യുതി ഉപഭോക്താക്കളെ ബോധവാന്മാരാക്കേണ്ട ചുമതല പൊതുവായി തൊഴിലാളി സംഘടനകൾക്കും പ്രത്യേകിച്ച് വൈദ്യുതി തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനങ്ങൾക്കുമാണുള്ളത്. അടിസ്ഥാനപരമായി താഴെത്തട്ടിലുള്ള സാധാരണക്കാർക്കിടയിൽ കരട് നിയമത്തിന്റെ യഥാർത്ഥ ഉദ്ദേശം എത്തിക്കുക എന്ന കർത്തവ്യം നമുക്ക് നിറവേറ്റേണ്ടതായുണ്ട്.

വൈദ്യുതി തൊഴിലാളികൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി ഈ കടന്നുകൂട്ടലിനെതിരെ പ്രതിരോധിക്കേണ്ടതും പോരാടേണ്ടതുമാണ്. മറ്റു പൊതു തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ അതീവ ഗൗരവത്തോടെ ഈ പോരാട്ടത്തിൽ ഭാഗഭാക്കുകേണ്ടതുമാണ്. മോദി സർക്കാരിന്റെ വൈദ്യുതി നിയമഭേദഗതി ബിൽ- 2020 (കരട് രൂപം) പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നാൽ ഉണ്ടാകാവുന്ന യഥാർത്ഥ പ്രശ്നങ്ങൾ പൊതു ജനങ്ങൾക്ക് മുൻപിൽ അഥവാ പൊതുസമൂഹത്തിന് മുൻപിൽ തുറന്നു കാട്ടുവാനായി തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ ജനങ്ങൾക്കിടയിലേക്ക് ഇറങ്ങിച്ചെല്ലേണ്ടതുണ്ട്. വൈദ്യുതിമേഖലയ്ക്ക് നേരെയുള്ള നിഷ്ഠൂരമായ സമീപനത്തിനെതിരെ ശക്തമായ ജനകീയ പ്രക്ഷോഭം ഉയർത്തിക്കൊണ്ടു വരുന്നതിനുള്ള കെട്ടുറപ്പുള്ള അടിത്തറ പാകാൻ ഇത് സഹായകമാകും.

ജനകീയ പ്രക്ഷോഭം ഉയർത്തിക്കൊണ്ടു വരുന്നതിനായി ഗ്രാമതലത്തിൽ തന്നെ വൈദ്യുതി ഉപഭോക്തൃ ഫോറം (ചർച്ചാവേദി) സ്ഥാപിക്കുക എന്ന ആശയം സ്വീകരിക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്. തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനങ്ങളും സർവ്വോപരി വൈദ്യുതി മേഖലയിലെ തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനങ്ങളും അവരുടെ തൊഴിലിടങ്ങളിലും പ്രാന്തപ്രദേശങ്ങളിലും തുണിക്കൂടാതെ ജനങ്ങൾക്ക് ഇടയിലേക്ക് ഇറങ്ങി വ്യാപകമായി ആശയ പ്രചാരണം നടത്തി സജീവമായ ചർച്ചാവേദികൾ വികസിപ്പിച്ചെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്.

കേരളത്തിലും ഹരിയാനയിലും പശ്ചിമബംഗാളിലും മറ്റു ചില സംസ്ഥാനങ്ങളിലും വൈദ്യുതിമേഖല പരിഷ്കാരങ്ങൾ എന്നപേരിൽ കൊണ്ടുവന്ന കിരാത നിയമങ്ങളെ ജനകീയ പ്രക്ഷോഭത്തിലൂടെ നേരിട്ട് അനുഭവസമ്പന്ന

ത്തുള്ള നമുക്ക് ഈ അനുഭവത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ ഇനിയും ജനകീയ പ്രക്ഷോഭങ്ങൾ ശക്തിയുക്തം പടുത്തുയർത്താൻ കഴിയും.

വൈദ്യുതി നിയമ ഭേദഗതി-2020 നെതിരെ ജനകീയ പ്രക്ഷോഭം പടുത്തുയർത്താൻ തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെ സംസ്ഥാനതല ജില്ലാതല യൂണിറ്റ്തല കമ്മിറ്റികൾ ക്രിയാത്മകമായ ഇടപെടൽ നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. ജനകീയപ്രക്ഷോഭം വൻ വിജയമാക്കാൻ പൊതുജനങ്ങളുടേയും മറ്റു സംഘടനകളുടേയും ജനപങ്കാളിത്തം ഉള്ള പുരോഗമന സംഘടനകളുടേയും സഹകരണം ഉറപ്പു വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്.

# ഇല്ല! റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരണം നമുക്ക് അനുവദിക്കാനാകില്ല!

കെ. ഹേമലത

രാജ്യത്തെ സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയുടെ ജീവനാഡിയാണ് ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ. നമ്മുടെ കോടി കണക്കിന് ജനങ്ങളുടെ ജീവിതവുമായി അഭേദ്യമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ് അത്. ലോകത്തിൽ വലുപ്പത്തിൽ നാലാമത്തെ റെയിൽവേ ശൃംഖലയാണത്. ദിവസവും 23 ദശലക്ഷം പേരെ അത് ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്തെത്തിക്കുന്നു. ഓരോ ദിവസവും അത് ശരാശരി 30 ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ താണ്ടുന്നു. ഒരു മാനേജ്മെന്റിന് കീഴിലുള്ള ലോകത്തെ ഏറ്റവും വലിയ റെയിൽവേ സംവിധാനമാണത്. (ഇന്ത്യഗവണ്മെന്റ്). റെയിൽവേ സാമ്പത്തിക വികസനത്തിൽ മുഖ്യപങ്ക് വഹിക്കുന്നു എന്നതും സാധാരണക്കാർക്ക് അവരുടെ സാമ്പത്തിക ശേഷിക്കു താങ്ങാവുന്ന ചിലവിൽ യാത്ര സാധ്യമാക്കുന്നതും കൂടാതെ രാജ്യത്തിന്റെ ഐക്യവും ഉൽഗ്രഥനവും സാധ്യമാക്കുന്നതിലും പ്രധാന പങ്കു വഹിക്കുന്നു എന്ന സവിശേഷത കൂടിയുണ്ട്. ഈ തന്ത്രപ്രധാന മേഖലയെ മറ്റു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളോടൊപ്പം നടനും വിദേശീയവുമായ സ്വകാര്യ കോർപ്പറേറ്റ് ഭീമന്മാരുടെ മടിത്തട്ടിൽ കാഴ്ച വെക്കാനാണ് മോഡി സർക്കാർ തുനിയുന്നത്. ഇപ്പോൾ പരക്കെ അവമതിപ്പിന് വിധേയമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന നവലിബറൽ നയങ്ങൾ ഔപചാരികമായി നമ്മുടെ രാജ്യത്തു തുടക്കം കുറിച്ച 1991 മുതൽ റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരണം ദരണാധികാരി വർഗ്ഗത്തിന്റെ അജണ്ടയിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു.

ആരോഗ്യരക്ഷ, വിദ്യാഭ്യാസം, ഗതാഗതം എന്നീ അടിസ്ഥാന സേവനങ്ങൾ സാധാരണക്കാർക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് ഗവണ്മെന്റിനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തം ജനാധിപത്യ ഭരണക്രമത്തിൽ പരക്കെ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നാൽ ഈ ഉത്തരവാദിത്തം ക്രമേണ കൈയൊഴിയാനാണ് കഴിഞ്ഞ മൂന്നു ദശാബ്ദങ്ങളായി മാറിമാറി കേന്ദ്രം ഭരിച്ച ഗവണ്മെന്റുകൾ ശ്രമിച്ചു പോന്നത്. സേവന മേഖലകൾ കൂടി ലാഭം കുന്നുകൂട്ടാൻ സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് വിട്ടുകൊടുക്കുകയാണ് നവലിബറൽ നയങ്ങളുടെ ഒരു പ്രധാന ഭൗത്യം

എന്നോർക്കുക. ഈ പ്രക്രിയ 2014 ൽ തന്നെ മോഡിസർക്കാർ തുടങ്ങിവെച്ചുവെങ്കിലും രണ്ടാം ഊഴത്തിൽ അത് പാരമ്യത്തിലെത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ആദ്യത്തെ ഊഴം തുടങ്ങി ഏതാനും ആഴ്ചകൾക്കകം 2014 ജൂലൈ 24 നു തന്നെ റെയിൽവേയുടെ ഏതാണ്ടെല്ലാ മേഖലകളിലും 100% വിദേശ നിക്ഷേപം അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് ഗവണ്മെന്റ് വിജ്ഞാപനമിറക്കി. തുടർന്ന് നീതിആയോഗ് മെമ്പർ ശ്രീ ബിബേക് ദേബ്റോയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ റെയിൽവേയുടെ വിഭവ സമാഹരണ മാർഗങ്ങളെക്കുറിച്ചും അതിനാവശ്യമായ പുനഃസംഘടനയെക്കുറിച്ചും ശുപാർശകൾ സമർപ്പിക്കാൻ കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിച്ചു. പ്രസ്തുത കമ്മിറ്റി മുൻ ഗവണ്മെന്റുകൾ ആവർത്തിച്ച് ശ്രമിച്ചിട്ടും സ്വകാര്യസംരംഭകരെ ആകർഷിക്കാൻ കഴിയാത്തതു ചൂണ്ടിക്കാട്ടി എത്രയും വിനാശകരമായ വിധത്തിൽ റെയിൽവേയെ നിരവധി കമ്പനികളായി വിഭജിക്കാനും അതോരോന്നും സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് കൈമാറാനുമാണ് ശുപാർശ ചെയ്തത്. (നിർമാണം, പരിപാലനം, റോളിങ്സ്റ്റാക്ക്, ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ, ഓപ്പറേഷൻസ്, ട്രൈൻസെറ്റ്സ് എന്നിങ്ങനെ) ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ഇന്നും സബ്സിഡി ഇല്ലാതെ ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നതും ലോകത്തിൽ തന്നെ ലാഭത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഏക റെയിൽവേ എന്ന പദവി ആർജ്ജിച്ചതും അതിന്റെ ഏകോപിത പ്രവർത്തനവും ഗവണ്മെന്റ് ഉടമസ്ഥതയും മൂലമാണെന്ന വസ്തുത മറന്നുകൊണ്ടാണ് അത്തരമൊരു ശുപാർശ നൽകപ്പെട്ടത്. 2019 ൽ വീണ്ടും അധികാരത്തിൽ വന്ന് ഏതാനും ദിവസങ്ങൾക്കകം തന്നെ തൊഴിൽനിയമ ഭേദഗതികളും സ്വകാര്യവൽക്കരണവും ലാൻഡ്ബാങ്ക് രൂപീകരണവും 100 ദിവസങ്ങൾക്കകം ഏറ്റെടുക്കപ്പെടേണ്ട മുൻഗണനാ വിഷയങ്ങളായി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടു. അതിലൂടെ രാജ്യത്തെതന്നെ നാടനും വിദേശീയവുമായ കുത്തകകൾക്ക് വിൽപ്പനക്ക് വയ്ക്കുവാനുള്ള ഉദ്ദേശമാണ് വെളിവാക്കപ്പെട്ടത്. വ്യാജ ദേശീയത ഉയർത്തിയും രാജ്യത്തെ ഒരേ ഒരു ദേശഭക്ത ശക്തിയായി സ്വയം അവതരിച്ചു കൊണ്ടുമാണ് തെരഞ്ഞെടുപ്പിനെ നേരിട്ടതെന്നത്. അധികാരത്തിൽ കയറിയ ഉടനെ തന്നെ മറന്നുകൊണ്ടാണിത് ചെയ്യുന്നത് എന്നതാണ് ആശ്ചര്യകരം. ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേയുടെ 100 ദിന കർമ്മ പരിപാടിയിൽ പ്രൊഡക്ഷൻ യൂണിറ്റുകളുടെ കോർപറേറ്റിവൽക്കരണം ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ തൊഴിലാളിക

ുടെ ശക്തമായ ചെറുത്തുനില്പിന്റെ ഫലമായി ഇനിയും അത് നടപ്പാക്കാ  
 നായിട്ടില്ല. മാത്രമല്ല ഇന്റഗ്രൽ കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് നിർത്തിവെച്ചിരുന്ന 45 ട്രെ  
 യിൻ 18 സെറ്റുകളുടെ (വന്ദേ ഭാരത് എക്സ്പ്രസ്സ്) ഓർഡർ നൽകാനും  
 നിർബന്ധിക്കപ്പെട്ടു. ആദ്യത്തെ ഊഴത്തിൽ തന്നെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകള  
 ുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനു നടപടികൾ തുടങ്ങിയിരുന്നു. അവിടെ  
 യും തൊഴിലാളികൾ ശക്തമായ ചെറുത്തുനിൽപ്പുയർത്തിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ  
 റെയിൽവേക്കു മുന്നോട്ടു പോകാനായിട്ടില്ല. ഉദാഹരണം എറണാകുളം ,കോ  
 ഴിക്കോട് സ്റ്റേഷനുകളുടെ സ്വകാര്യവൽക്കരണം അവിടെ ചെറുത്തുനിൽ  
 പിൽ സി ഐ ടി യു നേതൃത്വത്തിൽ മറ്റു കേന്ദ്രഭേദി യുണിയനുകളും  
 സർവീസ് സംഘടനകളും പൊതുജനങ്ങളും പങ്കുചേർന്നു. കോവിഡ് - 19  
 നെ നേരിടാൻ ദേശീയ ദുരന്ത നിവാരണ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ  
 പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട ലോക്ക് ഡൗൺ കാലഘട്ടം തങ്ങളുടെ നിയോ ലിബറൽ  
 അജണ്ട പൂർത്തീകരിക്കാൻ ബിജെപി സർക്കാർ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നു  
 എന്നത് അങ്ങേയറ്റം പ്രതിഷേധാർഹമാണ്. ലോക്ക് ഡൗൺ മൂലം കോടി  
 കണക്കിനു പേർക്ക് അവരുടെ തൊഴിലും വരുമാനവും നഷ്ടപ്പെട്ടു. യു  
 വജനങ്ങൾ അനിശ്ചിതവും നിരാശാഭരിതവുമായ ദാവിയെ തുറിച്ചു നോക്കു  
 കയാണ്. കോവിഡ് - 19 നു മുൻപ് തന്നെ പിന്നോട്ടിടിച്ചിരുന്ന സമ്പദ്വ്യവ  
 സ്ഥ ഇന്നു തകർച്ചയെ നേരിടുകയാണ്. ആരോഗ്യ - സാമ്പത്തിക പ്രതിസ  
 ന്ധികൾ കാരണം ജനങ്ങൾ ദുരിതക്കയത്തിലാണ്. എന്നാൽ അവരുടെ ജീ  
 വിതവ്യത്തിക്കു നേരെയുള്ള കടന്നാക്രമണങ്ങൾക്കു നേരെയും രാജ്യ താ  
 ല്പര്യങ്ങൾ തന്നെ പണയപ്പെടുത്തുന്ന നടപടികൾക്കെതിരെയും ഒന്നുചേർ  
 ന് പ്രതിഷേധിക്കാനുള്ള അവകാശം പോലും ലോക്ക് ഡൗൺ മൂലം അ  
 സാധ്യമായിരിക്കുകയാണ് തങ്ങളുടെ കോർപറേറ്റ് യജമാനന്മാരെ സേവി  
 കാൻ ഏറ്റവും പറ്റിയ സുവർണാവസരമായി കോവിഡ് - 19 കാലത്തെ ബി  
 ജെപി ഗവണ്മെന്റ് കാണുകയാണ് .

ഉത്തർപ്രദേശ്, മധ്യപ്രദേശ്, ഗുജറാത്ത് സർക്കാരുകൾ തൊഴിൽ  
 നിയമങ്ങൾ റദ്ദ് ചെയ്തുകൊണ്ടും ജോലിസമയം 12 മണിക്കൂർ ആയി വർ  
 ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും തൊഴിലാളികളുടെ അവകാശങ്ങൾ നിഷേധിക്കാൻ എ

ടുത്ത നടപടികളെ ഏറ്റവും ധീരവും ശക്തവും എന്ന് വിശേഷിപ്പിച്ചു കൊണ്ട് നീതി ആയോഗ് ചീഫ് ശ്രീ. അമിതാകാന്ത് പറഞ്ഞു ഇപ്പോഴില്ലകിൽ ഒരിക്കലുമില്ല. സംസ്ഥാനങ്ങൾ ശക്തമായിത്തന്നെ പരിഷ്കാരങ്ങൾ നടപ്പാക്കുകയാണ്. ഇതുപോലൊരു അവസരം നമുക്ക് ഇനി ഒരിക്കലും കിട്ടില്ല അത് ഉപയോഗിക്കുക ഇത് കോടിക്കണക്കിനു അധ്വാനിക്കുന്ന ജനങ്ങളെ ദുരിതത്തിലേക്കും പട്ടിണിയിലേക്കും തള്ളിവിട്ട സാഹചര്യത്തെ ഭരണവർഗം എങ്ങനെ കാണുന്നുവെന്നു നമ്മെ ബോധ്യപ്പെടുത്തുന്നു. തൊഴിലാളികളുടെ അവകാശങ്ങൾ കവർന്നെടുക്കാനും രാജ്യത്തെ കൊള്ളയടിക്കാനുമുള്ള സുവർണാവസരമായി അവർകാണുന്നു.

ബിജെപി ഗവണ്മെന്റ് ഈ അവസരം പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ തുച്ഛ വിലയ്ക്ക് വിൽക്കാനും ഇല്ലാതാക്കാനും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നു. തൊഴിൽ നിയമങ്ങൾ ഭേദഗതിചെയ്തു തൊഴിലാളികളെ ഫലത്തിൽ മുതലാളിവർഗത്തിന്റെ അടിമകളാക്കി മാറ്റുന്നു. ഈ ഒരു പശ്ചാത്തലത്തിൽ വേണം റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനു ആക്കം കൂട്ടാനുള്ള നീക്കത്തെ കാണേണ്ടത്. ഇന്ത്യാഗവണ്മെന്റ് 109 റൂട്ടുകളിലായി 151 ജോഡി ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കാൻ ആഗോള ടെൻഡർ യോഗ്യത പത്രത്തിനായി ക്ഷണിച്ചിരിക്കുന്നു. ബാംഗ്ലൂർ, ഡൽഹി, സെക്കൻഡറാബാദ്, മുംബൈ, പ്രയാഗ് രാജ്, ചണ്ഡീഗഢ്, ജയ്പൂർ, പാറ്റ്ന, ഹൗറ, ചെന്നൈ തുടങ്ങി 12 ക്ലസ്റ്ററുകളിലായി ഏതാണ്ടെല്ലാ സുപ്രധാന റൂട്ടുകളിലും സ്വകാര്യ ട്രെയിനുകൾ ഏർപ്പെടുത്താനാണ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത് .

### വിഭജനം - വിൽപന

നയ രൂപീകരണം, ഉത്പാദനം, നിയന്ത്രണം, നടത്തിപ്പ് എന്നീ പ്രക്രിയകളുടെ ഏകോപനത്തെ പാടെ നിരാകരിച്ചുകൊണ്ട് അവയുടെ വിഭജനമാണ് ബിബേക് ദേബ്റോയ് കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശകളുടെ കാതൽ. ഈ വിനാശകരമായ ശുപാർശകൾ തികഞ്ഞ ആൽമാർഗ്ഗമതയോടെ നടപ്പാക്കാൻ മോദി സർക്കാർ തയ്യാറാവുകയാണ്. 1924 മുതൽ നിലവിലിരുന്ന റെയിൽവേ ബഡ്ജറ്റ് വേണെന്നു വച്ച് പൊതു ബഡ്ജറ്റിൽ ലയിപ്പിച്ചു. ഒരു

എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓർഡർ പ്രകാരം റെയിൽവേ ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി  
 ക്കു രൂപം നൽകി അതിന്റെ നിയമനപ്രക്രിയയ്ക്കു തുടക്കം കുറിച്ചുകഴി  
 ഞ്ഞു. ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി യാത്ര കൂലിയും കടത്തൽ കൂലിയും  
 നിശ്ചയിക്കുകയും നിയന്ത്രണ ചുമതല നിർവഹിക്കുകയും ചെയ്യും എ  
 ന്നാണ് പരികല്പന. പ്രസ്തുത അതോറിറ്റി പ്രവർത്തനം തുടങ്ങുന്നതിനു  
 മുൻപ് തന്നെ സ്വകാര്യ തേജസ്സ് എക്സ് പ്രസ്സുകൾ ഓടിത്തുടങ്ങി. ചാർജ്ജ്  
 കൾ അവർക്കു ഇഷ്ടം പോലെ നിശ്ചയിക്കാം. പുതിയ സ്വകാര്യ ട്രെയിനുക  
 ളിലും ചാർജ്ജ് നിശ്ചയിക്കാൻ അവർക്കു അധികാരം ഉണ്ടാകും. പ്രധാനമാ  
 യും സ്വകാര്യ ട്രെയിൻ ഓപ്പറേറ്റർ മാർക്ക് നിലവിൽ റെയിൽപാതയിലും മറ്റ്  
 റെയിൽവേ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളിലും വിവേചനരഹിതമായി പ്രവേശ  
 നം അഥവാ ഉപയോഗം അതോറിറ്റി ഉറപ്പുവരുത്തും.

ഡെഡിക്കേറ്റഡ് ഫ്രയ്റ്റ് കോറിയോർ കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇ  
 ന്ത്യ, ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ, ഇൻ  
 ഡ്യൻ റെയിൽവേ റോളിങ് സ്റ്റോക്ക് കമ്പനി എന്നിവ സ്വതന്ത്ര സ്വയംഭരണ  
 സ്ഥാപനങ്ങളായി രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞു. നേരത്തെ തന്നെ ഇൻഡ്യൻ  
 റെയിൽവേ കാറ്ററിംഗ് ആൻഡ് ടൂറിസം കോർപ്പറേഷൻ, കണ്ടൈനർ കോ  
 റ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇൻഡ്യ, റൈറ്റ്സ്, ഇർക്കോൺ തുടങ്ങിയവ നിലവിലു  
 ണ്ട്. ഇവയുടെ ഓഹരികൾ വില്പനക്ക് വച്ചിരിക്കുകയാണു. കോർപ്പറേറ്റ്  
 വൽക്കരണം സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിലേക്കുള്ള പാതയാരുക്കലാണെന്നു  
 വ്യക്തം. ബൃഹത്തായ റെയിൽവേ ശൃംഖലയുടെ സുഗമമായ പ്രവർത്തന  
 ത്തിന് പരമപ്രധാനമായി വേണ്ടത് ട്രാക് നിർമ്മാണം മുതൽ എഞ്ചിൻ നിർമ്മാ  
 ണം വരെയും. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള ഓരോന്നിന്റെയും പരിപാലനം  
 അടക്കമുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഏകോപനമാണ്. പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഒരു  
 കൂടക്കീഴിൽ എന്നതു വിഭജിക്കപ്പെടുമ്പോൾ അതിന്റെ സംയോജനം ദുഷ്  
 കരമാകുകയും താല്പര്യ സംഘർഷങ്ങൾ പ്രവർത്തനത്തെ പ്രതികൂലമാ  
 യി ബാധിക്കുകയും ചെയ്യും. ഈ അനുഭവം കൊണ്ടാണ് വ്യാപാര താല്പ  
 ര്യത്തിനായി റെയിൽവേ നിർമ്മിച്ച ബ്രിട്ടീഷ്കാർ എല്ലാ പ്രവർത്തനങ്ങളും ഒ  
 രു കൂടക്കീഴിലെന്നപോലെ ഒരേ ഭരണ പരിധിക്കുള്ളിൽ നിലനിർത്തിയ

ത്. ബ്രിട്ടീഷ് ഗവണ്മെന്റ് 25 കമ്പനികളായി വിഭജിച്ചു സ്വകാര്യവാക്കരിച്ചതിന്റെ ദുരന്തദുരവം നമുക്ക് പാഠം ആകേണ്ടതാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേയെ പല കക്ഷങ്ങളാക്കി മുറിച്ചു സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനു പാതയൊരുക്കുന്നതു റെയിൽവേ സംവിധാനത്തിന്റെ സുഗമമായ പ്രവർത്തനത്തിനും ജനങ്ങളുടെയൊക്കെ താല്പര്യങ്ങൾക്കും വിനാശകരമാണെന്നതിൽ തർക്കത്തിനവകാശമില്ല. എന്നാൽ ഈ വസ്തുതകൾ അവഗണിച്ചു സ്വകാര്യവൽക്കരണവുമായി അതിവേഗതയിൽ മുന്നോട്ടു പോകുകയാണ് മോഡി ഗവണ്മെന്റ് .

### വികലമായ വാദഗതികൾ

സ്വകാര്യപങ്കാളിത്തത്തിനു അനുകൂലമായി ഉയർത്തുന്ന വാദഗതികൾ നോക്കുക - കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കും, യാത്രാസമയം കുറയും, സേവനങ്ങളുടെ നിലവാരമുയരും, സമയനിഷ്ഠ പാലിക്കും, സുരക്ഷ മെച്ചപ്പെടും, യാത്രക്കാരുടെ കാത്തിരുപ്പു ലിസ്റ്റ് ഇല്ലാതാകും. ആവിശ്വമനുസരിച്ചു സ്വകാര്യ ട്രെയിനുകൾ ഉണ്ടാകും. അതോടൊപ്പം റെയിൽവേക്കു ഹാജേജു ചാർജ്ജ്, ഊർജ്ജചാർജ്ജ് മൊത്തവരുമാനത്തിൽ നിശ്ചിതപങ്ക് എന്നിവ ലഭിക്കും. ഇതൊന്നും വസ്തുതകളുടെ പിൻബലമുള്ളവയല്ല .

### സുരക്ഷയും കാര്യക്ഷമതയും

നമ്മൾ ഉടമകളുടെ വീഴ്ച മൂലമുണ്ടാകുന്ന വ്യവസായ അപകടങ്ങളും മരണങ്ങളും പരിക്കേൽക്കുന്നവരെയും നിത്യേന കാണുന്നുണ്ട്. ഭോഷാലിലെ യൂണിയൻ കാർബൈഡു ഫാക്ടറിയിൽ ഉണ്ടായ വാതകച്ചോർച്ചയുടെ ദുരന്തഫലം ഇന്നും അനുഭവിക്കുകയാണ്. ആയിരങ്ങൾ മരണപ്പെടുകയും ആയിരക്കണക്കിന് പേര് ഇന്നും ദുരിതമനുഭവിക്കുകയുമാണ് . അടുത്തിടെ വിശാഖപട്ടണത്തിനടുത്തുള്ള കൊറിയൻ LG പോളിമേർസ് കെമിക്കൽസിൽ ഉണ്ടായ വാതകച്ചോർച്ചയിൽ 12 ഗ്രാമവാസികൾ മരണപ്പെടുകയും ആയിരക്കണക്കിന് പേര് രോഗബാധിതരായതും നമ്മൾ കണ്ടു. വൻ ബഹുരാഷ്ട്ര കമ്പനികൾ ഉൾപ്പെട്ട രാജ്യത്തെ ചില ഉദാഹരണങ്ങൾ മാത്രമാണിത്. പണം ലാഭിക്കാൻ ലാഭാർത്തി പുണ്ട തൊഴിലുടമകളുടെ അക്ഷന്ത

വ്യമായ വീഴ്ചമൂലം രാജ്യത്തു ഓരോവർഷവും ആയിരക്കണക്കിന് പേര് മരണപ്പെടുകയും മറ്റനേകം പേർ ജീവിതകാലം മുഴുവൻ ഗുരുതരമായ പരിക്കുകളോടെ ജീവിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. സ്വകാര്യവൽക്കരണം മൂലം റെയിൽവേ സുരക്ഷ മെച്ചപ്പെടുമെന്ന് പറയുന്നത് ജനങ്ങളെ വഞ്ചിക്കലാണ്. സമയനിഷ്ഠയും കാര്യക്ഷമതയും ഉടമസ്ഥതയെ ആശ്രയിച്ചല്ല നിലകൊള്ളുന്നത്. അത് ട്രാക്കിന്റെയും റോളിങ്സ്റ്റോക്കിന്റെയും, സിഗ്നലിങ്ങിന്റെയും ഗുണനിലവാരവും അതിന്റെ പരിപാലനത്തിന് മതിയായ വൈദഗ്ധ്യമുള്ള തൊഴിലാളികളുടെ ലഭ്യതയെയും ഇതിന്റെയെല്ലാം ഏകോപനത്തെയും ആശ്രയിച്ചാണിരിക്കുന്നത്. ഗവണ്മെന്റ് ഇതെല്ലാം അവഗണിക്കുകയാണ്. സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച ടാസ്ക്ഫോഴ്സ് (2017) രൂപാർശകളോ റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ 2015ലെ ധവളപത്രത്തിലെ നിർദ്ദേശങ്ങളോ ഇനിയും നടപ്പാക്കിയിട്ടില്ല. ഓരോ വർഷവും 4500 KM ട്രാക്ക് പുതുക്കേണ്ടതായി വരുന്നു. ഫണ്ട് ദുർലഭ്യം മൂലം പുതുക്കൽ യഥാസമയം നടക്കുന്നില്ല. അപ്പോൾ കുടിശ്ശിക വർധിക്കുന്നു. ഇതേ രീതിയിൽ പഴക്കം ചെന്ന സിഗ്നൽ ഗിയറുകൾ തുടർന്നും ഉപയോഗിക്കുന്നു. അപ്പോൾ അപകടങ്ങൾ എങ്ങനെ ഒഴിവാക്കാനാകും എങ്ങനെ സമയനിഷ്ഠ പാലിക്കാനാകും.

### തൊഴിൽ

പഴയ ട്രാക്കും പഴയ സിഗ്നലുകളും മൂലം പരിപാലനത്തിന് കൂടുതൽ തൊഴിലാളികളുടെ ആവശ്യകത ഉണ്ടാകുന്നു. എന്നാൽ അധിക തസ്തികകൾ അനുവദിക്കുന്നില്ല. പകരം ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ വൻ വെട്ടിക്കുറവാണ് വരുത്തുന്നത്. ഒഴിവുകൾ നികത്തുന്നില്ല. ഒഴിവുള്ള തസ്തികകളിൽ 50 % സറണ്ടർ ചെയ്യുന്നു. 109 നൂട്ടുകളിൽ യോഗ്യതാപത്രത്തിനു ടെൻഡർ വിളിച്ചദിവസം തന്നെ പുതിയ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കൽ മരവിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും മുൻപ് റിക്രൂട്ട്മെന്റിന് നൽകിയ ഓർഡറുകൾ റിവ്യൂ ചെയ്യാനും റെയിൽവേ ബോർഡ് നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുകയാണ്. സാമ്പത്തിക നടപടികളുടെ ഭാഗമായി എല്ലാ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റുകളിലും പ്രവർത്തനചിലവിലും പരിപാലന ചിലവിലും 15 % കുറവുവരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 2020 ജൂൺ 19 ന്റെ ഓർഡർ പ്രകാരം ചെലവ് ചുരുക്കലിന്റെ ഭാഗമായി സാധ്യമായ ഇടങ്ങളിൽ

ലാഭകരമല്ലാത്ത ബ്രാഞ്ച് ലൈനുകൾ അടച്ചു പൂട്ടാനും നിർദ്ദേശമുണ്ട്. ഓൺ ബോർഡ് ഹൗസ് കീപ്പിങ്, ലിനൻ മാനേജ്മെന്റ്, സ്റ്റേഷൻ ക്ലീനിങ് ഇൻഫർമേഷൻ കൗൺസർ എന്നിവക്കുള്ള പുറം കരാറുകൾ റദ്ദ് ചെയ്യുകയോ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുകയോ ചെയ്യാൻ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ജീവനക്കാരുടെ അനുകൂല്യങ്ങളിലും ഗണ്യമായ വെട്ടിക്കുറവ് വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ഇത്തരത്തിൽ നിലവിലുള്ള തസ്തികകളിൽ കടുത്ത വെട്ടിക്കുറവ് വരുത്തുന്നത് തൊഴിലില്ലായ്മ കൂടുതൽ രൂക്ഷമാക്കും. സ്വകാര്യമേഖലയിൽ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുന്നതൊഴിൽ വളരെ വിരളമായിരിക്കും. ഉള്ളവ തന്നെ കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിലോ, നിശ്ചിത തസ്തികകളിൽ കാലാവധിക്കോ, അപ്രെന്റീസ് ആയോ ഒക്കെയായിരിക്കും. വരുമാന സുരക്ഷയോ, തൊഴിൽ സുരക്ഷയോ, സാമൂഹ്യസുരക്ഷയോ ഇല്ലാത്ത കുറഞ്ഞ നിലവാരമുള്ള തൊഴിലുകളായിരിക്കും. ഡൽഹി- ലക്നൗ റൂട്ടിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയ സ്വകാര്യ തേജസ്സ് എക്സ് പ്രസ്സിൽ അറ്റൻഡർ ആയി സ്ത്രീ ജീവനക്കാരെയാണ് നിയമിച്ചിരിക്കുന്നത്. 15000 രൂപ ശമ്പളത്തിന് അവർ 18 മണിക്കൂർ ജോലി ചെയ്യണം. അവരുടെ മേക്കപ്പ് വേണ്ടവിധമായില്ല എന്ന് പറഞ്ഞു പിഴ ഇടുകയുണ്ടായി. സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ ജീവനക്കാരോട് പ്രത്യേകിച്ചും സ്ത്രീകളോട് എങ്ങനെയാണു പെരുമാറുക എന്നതിന്റെ ഒരു ഉദാഹരണമാണിത്. നമ്മുടെ കുട്ടികൾക്ക് റെയിൽവേയിൽ സ്ഥിരം ജോലി എന്നത് ദിവാസ്വപ്നമായി മാറും.

### നഷ്ടത്തിന്റെ കഥ

സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനായി ഉയർത്തുന്ന വാദഗതികളിലൊന്ന് റെയിൽവേക്കായി ഗവണ്മെന്റിനു നഷ്ടം സംഭവിക്കാനും അതിനായി നികുതി ദായകന്റെ പണം ചിലവഴിക്കാനുമാകില്ലെന്നുമാണ്. ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ ലാഭത്തിൽ ആണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നതെന്നും ഏകോപിത പ്രവർത്തനമാണ് അതു സാധ്യമാക്കുന്നതെന്നും നേരത്തെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്.

എന്നാൽ വസ്തുതയിതാണ്. ലോകത്തൊരിടത്തും സാധാരണക്കാർക്കുള്ള റോഡ് / റെയിൽ ഗതാഗതം ലാഭത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെന്നതാ

ഞ് .പൗരന്മാർക്ക് നിത്യ ജീവിതത്തിനുള്ള അടിസ്ഥാനവിരുങ്ങൾ ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടത് തെരെഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ഒരു ഗവണ്മെന്റിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ് .രാജവാഴ്ചയിൽ പോലും അത് പാലിച്ചു പോന്നിട്ടുണ്ട്. ഷൊർണൂറിൽ നിന്നും കൊച്ചിയിലേക്ക് റയിൽപ്പാത നിർമിക്കാൻ അന്നത്തെ കൊച്ചി രാജാവ് ക്ഷേത്രത്തിലെയും കുടുംബത്തിലെയും സ്വർണം വിറ്റു ബ്രിട്ടീഷ്കാർക്ക് പണം കൊടുത്ത ചരിത്രം ഓർക്കുക. ഒരു പരിഷ്കൃത സമൂഹത്തിൽ പൊതുഗതാഗതം ഒഴിച്ചുകൂടാൻ വയ്യാത്ത സേവനമാണ്. അതിനു പുറമെ യാത്രാ ഗതാഗതത്തിലുള്ള നഷ്ടം മറ്റു മേഖലകളിൽ നിന്ന് നികത്തപ്പെടുന്നുമുണ്ട്. അസംസ്കൃത സാധനങ്ങൾ, കൽക്കരി, ധാതുവിഭവങ്ങൾ, ചരക്കു നിർമാണത്തിനും വൈദ്യുതി ഉത്പാദനത്തിനും വില്പനക്കുമുള്ള സാമഗ്രികൾ തുടങ്ങി രാജ്യത്തെ സമ്പദ്വ്യവസ്ഥക്കു കുറഞ്ഞ ചിലവിലുള്ള കടത്തൽ അനുപേക്ഷണീയമാണ്. ഈ പ്രക്രിയയിലാകെ റെയിൽവേ ഒരു സുപ്രധാന പങ്കാണ് നിർവഹിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ റെയിൽവേ പോലുള്ള പൊതു ഗതാഗതത്തിനുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം സമ്പദ്ഘടനക്കാകെ ഉണ്ടാകുന്ന നേട്ടം കണക്കിലെടുത്തു ഗവണ്മെന്റ് നികത്തേണ്ടതാണ്. ഡി.എം.ആർ.സി മുൻ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ ശ്രീ ഇ. ശ്രീധരൻ പറയുന്നത് ലോകത്തൊരിടത്തും പിപിപി മോഡൽ മെട്രോ നിർമാണവും പരിപാലനവും വിജയം കണ്ടിട്ടില്ല. അടിസ്ഥാന സൗകര്യമൊരുക്കാൻ ഏല്പാ ചിലവും ഗവണ്മെന്റ് വഹിക്കുകയും നടത്തിപ്പ് സ്വകാര്യകമ്പനികളെ ഏൽപ്പിച്ചു വരുമാനം ഉണ്ടാക്കാൻ അനുവദിക്കുന്നത് ശുദ്ധ മായത്തരമാണ്. എന്നാൽ കോർപറേറ്റു യജമാനന്മാരെ സേവിക്കാനുള്ള വ്യഗ്രതയിൽ ഒരു ദാഗത്തു നിന്നുമുള്ള സദുപദേശം ചെവികൊള്ളാൻ ബിജെപി ഗവണ്മെന്റ് തയ്യാറല്ല. സ്വകാര്യ കോർപറേറ്റുകൾ ലാഭം കൊയ്യാനാണ് റെയിൽവേയിൽ വരുന്നത്. ജനങ്ങളെ സേവിക്കാനല്ല എന്ന് നാം ഓർക്കണം ഈ യാഥാർഥ്യം രാജ്യത്തു നിരവധി സെക്ടറുകളിൽ നൂറുകണക്കിന് പ്രാവിശ്യം തെളിയിച്ചുടുത്തതാണ്. ലോകത്തമ്പാടുമുള്ള കോർപറേറ്റു മേധാവികൾ അർഥശേഖരണകലാപത്തിലായ അത് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ളതുമാണ്.

## ലോകനിലവാരത്തിലുള്ള യാത്രാനുഭവം ആർക്ക്?

മാധ്യമങ്ങൾ ഉൽഘോഷിക്കുന്നതു സ്വകാര്യവൽക്കരണം ജനങ്ങൾക്ക് ലോകനിലവാരമുള്ള യാത്രാനുഭവം നൽകുമെന്നാണ്. എന്താണതെന്നു വ്യക്തമല്ല. എന്നാൽ ഒന്നു വ്യക്തമാണ്. യാത്രക്കാരെ പിഴിയാൻ കമ്പനികളെ അനുവദിക്കും. ഇപ്പോൾ യാത്രാ ചിലവിന്റെ 53 % ടിക്കറ്റ് ചാർജ് ആയി ഈടാക്കുമ്പോൾ 47 % സബ്സിഡി നൽകപ്പെടുന്നു. ഈ സബ്സിഡി ഇല്ലാതാകുമ്പോൾ യാത്രക്കൂലി അപ്പോൾത്തന്നെ ഇരട്ടിയാകും. അതോടൊപ്പം കുട്ടികൾ, മുതിർന്നപൗരന്മാർ, അംഗപരിമിതർ, കാൻസർ രോഗികൾ വിദ്യാർത്ഥികൾ തുടങ്ങിയവർക്കുള്ള എല്ലാ സൗജന്യങ്ങളും ജീവനക്കാർക്കും പെൻഷൻകാർക്കുമുള്ള പാസ് അടക്കം നിർത്തലാക്കപ്പെടും. ഇന്ന് റെയിൽവേ സാധാരണക്കാരന്റെ ഗതാഗതോപാധിയാണ്. വീടില്ലാത്തവർക്ക് അത് അഭയം നൽകുന്നു പാവപ്പെട്ടവർക്ക് അത് ജീവിതമാർഗം നൽകുന്നു ഇനിമേൽ അതങ്ങനെയാകില്ല. ഇന്ന് എയർ ലൈൻസിലെ പോലെ ഇഷ്ടപ്പെട്ട സീറ്റിനും, ബെഡ്റോളിനും, വൈഫൈക്കും എല്ലാത്തിനും പ്രത്യേക ചാർജ് നൽകേണ്ടിവരും ഐ.ആർ.സി.ടി.സി മുഖേന സ്വകാര്യ ട്രെയിൻ ആയി ഡൽഹി - ലക്നൗ റൂട്ടിൽ ഓടുന്ന തേജസ്സ് എക്സ് പ്രസ്സിലെ ചാർജ് നോക്കൂ 700 - 900 രൂപവരെ ചുരുങ്ങിയത്. യാത്രാ സമയത്തിൽ 10 മിനിട്ടു മാത്രമേ കുറവുള്ളൂ. അതെ ട്രെയിനിൽ ഡൈനാമിക് ചാർജ് 4700 രൂപവരെയാകും. റെയിൽവേ 1000 കിലോമീറ്ററിന് 900 രൂപ ഈടാക്കുമ്പോൾ സ്വകാര്യ ട്രെയിനിൽ അത് ചുരുങ്ങിയത് 2200 രൂപയാകും. ഈ ആധികാശ്യം യാത്രക്കാർ വഹിക്കേണ്ടിവരും. വേഗതവർദ്ധിപ്പിച്ചു വിമാനയാത്രക്കാരെ ആകർഷിക്കാനാണ് അവർ ശ്രമിക്കുക. അവർ തന്നെ ചാർജുകളും സ്റ്റോപ്പുകളും തീരുമാനിക്കും. വിമാനമാർഗം പോകാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥലങ്ങിലേക്കുള്ള ധനികരായ യാത്രക്കാർക്കാണ് പ്രയോജനപ്പെടുക. ലോകനിലവാരമുള്ള യാത്രാനുഭവം അങ്ങനെയൊന്നുണ്ടെങ്കിൽ തന്നെ അത് ധനവാന്മാർക്കുള്ളതാണ്. നിത്യജീവിതത്തിന്റെ ഭാഗമായി സ്ഥിരമായി യാത്ര ചെയ്യുന്ന കോടിക്കണക്കിന് സാധാരണക്കാർക്കുള്ളതല്ല. റെയിൽവേ യാത്രക്കാരിൽ 94 %വും സാധാരണ രണ്ടാം ക്ലാസ്സിലോ സബർബൻ ട്രെയിനുകളിലോ യാത്ര ചെയ്യുന്നവർ ആണെന്ന് ഓർക്കുക .

മറ്റൊരു വാദഗതി ഇന്ന് റെയിൽവേ വണ്ടികൾക്കുള്ള വലിയ കാത്തിരുപ്പു ലിസ്റ്റിൽ ഉള്ളവർക്ക് ശേഷി വർധനമൂലം യാത്ര സുസാധ്യമാകുമെന്നാണ് 2018 - 19 ൽ കാത്തിരുപ്പു ലിസ്റ്റിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന 85 ദശലക്ഷം പേരിൽ 16 % പേർക്കാണ് യാത്രയൊരുക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. 53 ദശലക്ഷം സീറ്റുകൾ റെയിൽവേ വർധിപ്പിച്ചു. അതിൽ 70 % എ.സി.യും 30 % മാത്രം സ്ലീപ്പർ ക്ലാസും ആയിരുന്നു. എന്നാൽ. സ്ലീപ്പർ ക്ലാസ്സുകൾക്കുള്ള ലിസ്റ്റ് എ സി യെക്കാൾ പതിമടങ്ങു കൂടുതലാണ് സ്ലീപ്പർ കോച്ചുകളുടെ എണ്ണം ഗണ്യമായി വർധിപ്പിക്കുകയാണ്. കാത്തിരുപ്പു ലിസ്റ്റ് ക്ലിയർ ചെയ്യാൻ ഉള്ളമാർഗം സാദാരണക്കാരുടെ ആവിശ്യം നിറവേറ്റാൻ ഗവണ്മെന്റിനു തന്നെ താല്പര്യമില്ല പിന്നെയെന്നോ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ അത് പരിഹരിക്കുക.

### റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ സ്വകാര്യവൽക്കരണം

സ്റ്റേഷൻ പുനർവികസനത്തിന്റെ പേരിൽ ppp മോഡലിൽ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളും അതിനോടനുബന്ധിച്ചുള്ള സ്ഥലവും സ്വകാര്യ സംരംഭകർക്ക് കൈമാറാനുള്ള പദ്ധതി 2017 ൽ തന്നെ ആവിഷ്കരിച്ചു നടപ്പാക്കാൻ ശ്രമിച്ചു വരുന്നതാണ്. 400 സ്റ്റേഷനുകൾ ലോകനിലവാരമുള്ളതാക്കാൻ തെരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 50 എണ്ണം മുൻഗണനാ പട്ടികയിൽ പെടുത്തി നടപടികൾ തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ന്യൂഡൽഹി, മുംബൈ, ഹൗറ, ചെന്നൈ, ബാംഗ്ലൂർ, സെക്കൻഡറാബാദ്, വിജയവാഡ, കോഴിക്കോട്, എറണാകുളം തുടങ്ങി 23 സ്റ്റേഷനുകൾക്ക് ടെൻഡർ നടപടികൾ തുടങ്ങിയെങ്കിലും ഭോപ്പാലിലെ ഹബീബ്ഗഞ്ചു സ്റ്റേഷൻ മാത്രമാണ് നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കി ബൻസൽസിനു കൈമാറിയിട്ടുള്ളത്. ആദ്യത്തെ സംരംഭമാണിത്. സ്റ്റേഷൻ മാനേജ് ചെയ്യുന്ന സ്വകാര്യ കോൺട്രാക്ടർമാർ സ്റ്റേഷൻ ഫെസിലിറ്റേഷൻ മാനേജർ ആയി അറിയപ്പെടും. ലീസ് ചാർജ്, പ്രീമിയം ചാർജ് എന്നു മാത്രം കൂടുതൽ വാഗ്ദാനം ചെയ്യുന്നവർക്കാണ് നൽകുക. 45 വർഷത്തേക്കാണ് കാലാവധി. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനും അതിനോട് അനുബന്ധമായിട്ടുള്ള സ്ഥലങ്ങളും വ്യാപാര സമുച്ചയങ്ങൾ, സിനിമാശാലകൾ, ആശുപത്രികൾ, കൺവെൻഷൻ സെന്ററുകൾ തുടങ്ങി ഹെലിപാഡ് വരെ അവർക്കു പടുത്തുയർത്താം. റെയിൽവേ ഓപ്പറേഷനുള്ള സ്ഥലം മാത്രം നൽകി

യാൽ മതിയാകും. നിതിആയോഗ് ചീഫ് അമിതാകാന്ത് വ്യക്തമാക്കുന്നത് മുംബൈ, ഡൽഹി എയർപോർട്ടുകളുടെ മാതൃകയിൽ വികസിപ്പിക്കുമെന്നാണ്. നിക്ഷേപർക്ക് ഇഷ്ടം പോലെ പ്രവർത്തിക്കാൻ സ്വാതന്ത്ര്യം ഉണ്ടാകും. അപ്പോൾ ലോകനിലവാരം എന്തെന്ന് മനസ്സിലാകും. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ സാധാരണക്കാർക്ക് അപ്രാപ്യമാകും. ടിക്കറ്റിങ്ങും ഓപ്പറേഷനും മാത്രം റെയിൽവേ യിൽ അവശേഷിക്കും. നിലവിലുള്ള ജീവനക്കാർ ഒഴിവാക്കപ്പെടും. പകരം സ്വകാര്യകമ്പനികൾ അവരുടെ തൊഴിലാളികളെ നിയോഗിക്കും പ്ലാറ്റ്ഫോം ടിക്കറ്റ്, പാർക്കിംഗ്, ഫുഡ്കോർട്ട് എല്ലാം അവർക്കു കൈമാറപ്പെടും. പാവപ്പെട്ട റിക്ഷാ - ഓട്ടോ തൊഴിലാളികൾക്ക് സ്റ്റേഷൻ സമീപം പാർക്ക് ചെയ്തു യാത്രക്കാരെ തേടുന്നത് അസാധ്യമാകും. അവരുടെ സേവനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന സാധാരണക്കാർക്കും ആ സൗകര്യം നിഷേധിക്കപ്പെടും. ചുരുക്കത്തിൽ ലോകനിലവാരം എന്നത് സാധാരണക്കാരുടെ ഏക ഗതാഗതോപാധി അവർക്കു നിഷേധിക്കപ്പെടുന്നതിനാണ്.

ഇപ്പോൾ സുററ്റ്, ചണ്ഡീഗഢ്, ആനന്ദവിഹാർ, ബൈയൂഷനഹള്ളി, സ്റ്റേഷനുകളിലും കരാർ ഉറപ്പിച്ചു പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. 54 ലക്ഷം സ്ക്വയർ അടി സ്ഥലം ഇത്തരത്തിൽ വ്യാപാരാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള വികസനത്തിന് നീക്കിവെച്ചിട്ടുണ്ട് .

### പ്രൊഡക്ഷൻ യൂണിറ്റുകൾ

നമ്മുടെ എല്ലാ പ്രൊഡക്ഷൻ യൂണിറ്റുകളും ലോകനിലവാരം പുലർത്തുന്നവയും കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നവയുമാണ്. എന്നാൽ അവയെ റെയിൽവേ യിൽ നിന്നും വേർപെടുത്തി പുതുതായി രൂപീകരിക്കുന്ന ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ റോളിങ്ങ് സ്റ്റോക്ക് കമ്പനിയുടെ ഭാഗമാക്കാനാണ് പദ്ധതി. ഓരോന്നും പ്രത്യേക പബ്ലിക് സെക്ടർ യൂണിറ്റ് ആക്കി മാറ്റി വില്പന സുഗമമാക്കാനുള്ള ശ്രമമാണ്. ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ അവരുടെ രത്നങ്ങൾ ആയാണ് പ്രൊഡക്ഷൻ യൂണിറ്റുകളെ കാണുന്നത്. എന്നാൽ ബിജെപി ഗവണ്മെന്റ് അവയുടെ ശേഷി മുഴുവൻ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നില്ല. പകരം കൂടുതൽ വിലയ്ക്ക് ഡീസൽ / ഇലക്ട്രിക് എൻജിനുകൾ ജനറൽ ഇല

ക്രിക്ക് / അൽസ്തോം കമ്പനികളിൽ നിന്നു ഇറക്കുമതിചെയ്യുകയാണ്. ഇത് ഗവണ്മെന്റിന്റെ മേക്ക് ഇൻ ഇന്ത്യ പദ്ധതിയുടെയും ആത്മനിർഭര ഇന്ത്യയുടേയും പൊള്ളത്തരവും ഇരട്ടത്താപ്പും തുറന്നുകാട്ടുന്നു. പ്രൊഡക്ഷൻ യൂണിറ്റുകൾ ഒരുവർഷം 600 എൻജിനുകളും 3000 കോച്ചുകളും നിർമ്മിക്കുന്നു. പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യ സ്വാംശീകരിച്ചു ഉപയോഗപ്പെടുത്തി വളരെ കുറഞ്ഞ ചിലവിൽ നിർമ്മിക്കുന്നു. നമ്മുടെ തന്നെ വർക്ഷോപ്പുകളിൽ അവ പരിപാലിക്കുന്നതിനും ചിലവ് വളരെക്കുറവാണ്. ഇറക്കുമതി ഒഴിവാക്കാനും അനുബന്ധവ്യവസായങ്ങളുടെ പ്രോത്സാഹനത്തിനും അത് സഹായിക്കും. പുതിയതൊഴിലവസരങ്ങൾ അത് പ്രദാനം ചെയ്യും. എന്നാൽ മോഡി ഗവണ്മെന്റ് മേക്ക് ഇൻ ഇൻഡ്യയെ പറ്റി ശബ്ദപോഷം മുഴക്കുകയും യഥാർത്ഥത്തിൽ നമ്മുടെ കഴിവിനെ ഇല്ലാതാക്കി നശിപ്പിക്കുകയുമാണ് ഫലത്തിൽ ചെയ്യുന്നത് .

ബിഹാറിലെ മർഹുറയിൽ ഒരുഡീസൽ ലോക്കോമോട്ടീവ് യൂണിറ്റ് സ്ഥാപിക്കാൻ ജനറൽ ഇലക്ട്രിക്ക് എന്ന ഭീമൻ അമേരിക്കൻ കമ്പനിക്കു കരാർ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. 2014 ൽ യു പി എ ഗവണ്മെന്റ് ആണ് കരാർ അംഗീകരിച്ചത്. അതിന്റെ അന്തിമ കരാർ ഒപ്പിട്ടത് മോദി സർക്കാരാണ്. 10 വർഷത്തിനിടയിൽ 1000 എഞ്ചിനുകൾ വാങ്ങാനാണ് വ്യവസ്ഥ. 2022 നകം സമ്പൂർണ്ണ ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ ലക്ഷ്യമിടുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ കരാർ റദ്ദ് ചെയ്യുന്നതിനെപ്പറ്റി ആലോചനകൾ നടന്നു. ഇതറിഞ്ഞ കമ്പനി മോഡി നഷ്ടപരിഹാരം നൽകണമെന്ന് ഭീഷണി മുഴക്കി. ഉടൻതന്നെ റെയിൽവേ മന്ത്രി പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമെന്ന് ഉറപ്പുനൽകി. ബഹുരാഷ്ട്ര കുത്തകകളുടേ സമ്മർദ്ദങ്ങൾക്ക് മുന്നിൽ ബിജെപി ഗവണ്മെന്റ് മുട്ടുമടക്കുന്നതിന്റെ ഉദാഹരണമാണിത്. കമ്പനി എഞ്ചിനുകൾ നൽകുകയും പരിപാലിക്കുകയും ചെയ്യും പക്ഷെ ഇവിടെ നിർമ്മിക്കുന്നില്ല. സംയോജനവും പരിപാലനവും മാത്രം. വാരണാസിയിലെ ഡീസൽ ലോക്കോമോട്ടീവ് വർക്സ് എഞ്ചിനുകൾ നിർമ്മിക്കുകയും നിരന്തരമായി മെച്ചപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇന്ത്യയുടെ ആദ്യത്തെ 5500 hp എഞ്ചിൻ rdso യുടെ സഹായത്തോടുകൂടി 2015 ൽ പുറത്തിറക്കിയത് പ്രസ്താവ്യമാണ്. 4500 hp എ

ബിൻ നേരത്തെതന്നെ നിർമിച്ചുവരുന്നു. 2015 - 16 ൽ ലക്ഷ്യമിട്ട 320 നു പകരം 330 എബിൻ നിർമിച്ചു പുതിയ റെക്കോഡ് സ്ഥാപിച്ചു. അന്നത്തെ റെയിൽവേ മന്ത്രി ശ്രീ സുരേഷ് പ്രഭു മികച്ച പ്രൊഡക്ഷൻ യൂണിറ്റിനുള്ള അവാർഡ് നൽകി ആദരിച്ചു. കുറഞ്ഞ ചിലവിൽ നമുക്ക് തന്നെ നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയുമ്പോൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നത് എന്തിനു എന്ന ചോദ്യം ഉയരുന്നു. ഇറക്കുമതിക്ക് നൽകുന്ന വില നമ്മുടെ റിസേർച്ചും ഉല്പാദനകഴിവും വികസിപ്പിക്കുവാൻ ഉപയോഗിക്കുകയല്ലേ വേണ്ടത്. ജനറൽ ഇലക്ട്രിക്കും ഫ്രഞ്ച് കമ്പനി അസ്മോമുമായും ഉള്ള കരാറുകളുടെ അടങ്കൽ 40000 കോടി രൂപവരും. നമ്മുടെ ഫാക്ടറികളിൽ ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്നതിനേക്കാൾ 2 - 3 ഇരട്ടി വില നൽകേണ്ടിവരുന്നു.

മുൻ റെയിൽവേ ബോർഡ് അംഗം ശ്രീ R C അച്യുത അഭിപ്രായപ്പെട്ടത് നമ്മുടെ രാജ്യത്തു തന്നെ റോളിങ്ങ് സ്റ്റോക്ക് ഉല്പാദനം നടത്തുക വഴി ഒരു വർഷം 20000 കോടി രൂപ ലാഭം ഉണ്ടാകുന്നുവെന്നാണ്. അവരുടെ കമ്പനികളുടെ ഷെഡ്യൂളിൽ തന്നെ പരിപാലനവും നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഇത് നമ്മുടെ ഷെഡ്യൂളും ഫാക്ടറികളും അടച്ചുപൂട്ടേണ്ട അവസ്ഥയാണ് സൃഷ്ടിക്കുക. ആയിരക്കണക്കിന് തൊഴിലുകളുടെ നഷ്ടമാണ് അതുണ്ടാക്കുക ഇത് തൊഴിൽ സൃഷ്ടിയോ, നശിപ്പിക്കലോ.

ചെന്നൈയിലെ ഇന്റഗ്രൽ കോച്ചുഫാക്ടറി 2014 ൽ ഏറ്റവും ആധുനികമായ എൽ.എച്ച്.ബി കോച്ചുകൾ പുറത്തിറക്കി. അടുത്ത അഞ്ച് വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ പൂർണ്ണമായും സ്റ്റൈൻലെസ് സ്റ്റീൽ എൽ എച്ച് ബി മെയിൻ ലൈൻ കോച്ചു നിർമ്മാണത്തിലേക്കു മാറാൻ തയ്യാറെടുക്കുകയാണ്. അത് 160 KM സ്പീഡിൽ ഓടാൻ കഴിയുന്ന ട്രെയിൻ 18 കോച്ചുകൾ 98 കോടി രൂപയ്ക്കു നിർമിച്ചു വരികയാണ്. ഈ നേട്ടം അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് പ്രധാനമന്ത്രിതന്നെ ട്രെയിൻ 18 എന്നത് വന്ദേ ഭാരത് എന്ന് പുനർനാമകരണം ചെയ്യുകയുണ്ടായി. കപൂർത്തലയിലെ റെയിൽ കോച്ചുഫാക്ടറി 160 KM ൽ നിന്നും 200 KM PH ലേക്ക് ഉയർത്താൻ കഴിയുന്ന എൽ എച്ച് ബി കോച്ചുകൾ നിർമിച്ചുവരികയാണ്. റായ്ബറേലി കോച്ച് ഫാക്ടറി 1000 കോച്ചുകളുടെ നിർമ്മാണശേഷി ആർജ്ജിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ അതിന്റെ ഓർഡർ

150 കോച്ചുകളായി വെട്ടിക്കുറച്ചിരിക്കുകയാണ്. വാഗണുകളുടെ ഉല്പാദനമാകട്ടെ മുഴുവൻ സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് നല്കിയിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സ്വന്തം ഉല്പാദനയൂണിറ്റുകളുടെ ഉല്പാദനം വെട്ടിച്ചുരുക്കുക നമ്മുടെ ഷെഡ്യൂൾ വെറുതെയിടുക വൻകിട വിദേശകമ്പനികളുമായി കരാറിൽ ഏർപ്പെടുക ഇതാണോ ബിജെപി മോഡൽ ദേശീയതയും ദേശസ്നേഹവും. ഇത് ദേശത്തിന്റെയും ജനങ്ങളുടെയും താല്പര്യങ്ങൾക്കു കടകവിരുദ്ധമാണ് നാം ഇവരെ ദേശവിരുദ്ധരെന്നും ജനവിരുദ്ധരെന്നുമാണ് വിളിക്കുക. ഇൻഡ്യയുടെ വിവിധഭാഗങ്ങളിൽ പ്രവർത്തിച്ചു വന്ന പ്രിന്റിങ് പ്രസ്സുകൾ അടച്ചുപൂട്ടാൻ ഗവണ്മെന്റ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഒരു പക്ഷേ റെയിൽവേ പോലുള്ള ഒരുവലിയ സ്ഥാപനത്തിന്റെ പ്രിന്റിങ് ജോലികൾ സ്വകാര്യമേഖലക്ക് നൽകാനുള്ള താല്പര്യമായിരിക്കാം അതിനു പ്രേരിപ്പിച്ചത്

### സേവനങ്ങൾ നിർത്തലാക്കൽ

ശ്രീ. ബിബേക് ദെബ്രായ് കമ്മിറ്റി, 25000 യാത്രക്കാരിൽകൂടുതൽ ദിവസവും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന സ്റ്റേഷനുകൾ റെയിൽവേ വികസിപ്പിക്കണമെന്നും രണ്ടു വർഷക്കാലയളവിൽ ടിക്കറ്റ് വില്പന 50 % കണ്ട് കുറവുണ്ടാകുന്ന സ്റ്റേഷനുകൾ അടച്ചുപൂട്ടണമെന്നും ശുപാർശ ചെയ്തത് ഓർക്കുമല്ലോ. അതുപ്രകാരം പല തിരക്കേറിയ സ്റ്റേഷനുകളും അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിനു അനർഹമാകും. അതുപോലെ ടിക്കറ്റ് വില്പനയും ശുചീകരണവും മാത്രം നടക്കുന്ന സ്റ്റേഷനുകൾ തുടർന്ന് പ്രവർത്തിപ്പിക്കണമോ എന്നകാര്യം ഗവണ്മെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നു. ലോക്ക് ഡൗണിനുശേഷം ലാഭകരമായ സർവീസുകൾ മാത്രം പുനഃരാരംഭിക്കുന്ന കാര്യവും പരിഗണനയിലാണ്. അന്നത്തെ ജീവിതമാർഗം തേടിയും മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്കുമായി അടുത്ത ടൗണുകളിലേക്കും സിറ്റികളിലേക്കും പോകാൻ ഗ്രാമങ്ങളിലെയും ചെറിയ ടൗണുകളിലേയും ലക്ഷക്കണക്കിന് ജനങ്ങൾക്ക് ഏക ആശ്രയമായ ട്രെയിൻ സർവീസ് അവർക്കു അന്യമാകാൻ അനുവദിച്ചുകൂടാ.

ജനങ്ങളാൽ തെരെഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട, അവരോടു ബാധ്യതയുള്ള ഒരു ഗവണ്മെന്റ് യാത്രക്കാരുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും സുരക്ഷ അവഗണിക്കുമ്പോൾ - സാധാരണക്കാർക്കുള്ള സേവനങ്ങൾ പിൻവലിക്കുമ്പോൾ സ്വകാര്യകോർപ്പറേറ്റുകൾ തങ്ങളുടെ ലാഭം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ എടുക്കുന്ന സാമ്പത്തിക നടപടികളെ തടയാൻ ആർക്കാണ് കഴിയുക. സ്വകാര്യമേഖലയുടെ കാര്യക്ഷമത - സുരക്ഷ - തൊഴിലവസര സൃഷ്ടി തുടങ്ങിയ അവകാശവാദങ്ങളൊന്നും കഴമ്പുള്ളതല്ല. നേർവിപരീതമാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ഇൻഡ്യൻ റെയിവേയെപ്പറ്റി അവമതിപ്പുണ്ടാക്കി റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരണം ജനങ്ങൾക്ക് സ്വീകാര്യമാകാൻ അവരിൽ തെറ്റിദ്ധാരണ പരത്താനും ഒരു ശരിയായ ബദൽ മാർഗം എന്നനിലയിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തെ അവതരിപ്പിക്കാനുള്ള ഗിബൽസിയൻ തന്ത്രം മാത്രമാണിത്. ദേശീയമോ - സർവ്വദേശീയമോ ആയ അനുഭവങ്ങളൊന്നും തന്നെ ഈ വാദഗതികളെ സാധൂകരിക്കുന്നതായി ഇല്ലതന്നെ.

### ആഗോളാനുഭവം

റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കപ്പെട്ട രാജ്യങ്ങളുടെ അനുഭവങ്ങൾ എന്ത് ? 1996 ൽ ബ്രിട്ടീഷ് റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടു. 25 ട്രെയിൻ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് കമ്പനികളായി വിഭജിക്കപ്പെട്ടു. അവയെല്ലാം സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് വിൽക്കപ്പെടുകയോ അടച്ചുപൂട്ടപ്പെടുകയോ ചെയ്തു. പൊടുന്നനെത്തന്നെ അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചു. ട്രെയിനുകൾ വൈകി ഓടി അപകടങ്ങൾ തുടർക്കഥയായി. നിരവധിപേർ മരണമടയുകയോ ഗുരുതരമായി പരിക്കേൽക്കപ്പെടുകയോ ചെയ്തു. റെയിൽവേ ഒരു ആശ്രയിക്കാവുന്ന ഗതാഗതോപാധി അല്ലാണുവന്നു. ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ കമ്പനി ട്രാക്ക് പരിപാലനത്തിൽ വീഴ്ച വരുത്തി കൊള്ളലാഭമുണ്ടാക്കാൻ കള്ള കണക്കു ഉണ്ടാക്കി. ജനങ്ങൾ രോഷാകുലരായതിനെ തുടർന്ന് ഗവണ്മെന്റ് ഇടപെടാൻ നിർബന്ധിതമായി. റെയിൽവേ ട്രാക്ക് മറ്റ് അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾക്കായി പൊതുമേഖലയിൽ നെറ്റ് വർക്ക് റെയിൽ എന്നസ്ഥാപനം രൂപീകരിച്ചു. സ്വകാര്യ കമ്പനികളിൽ നിന്ന് ഏറ്റെടുത്തു ഇന്നും പ്രവർത്തനം തുടരുന്നു. ഇനിപ്പോൾ കോവിഡ് മഹാമാരിയെ തുടർന്ന് ബ്രിട്ടീഷ് ഗവണ്മെന്റ് എല്ലാ

ട്രെയിൻ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് കമ്പനികളെയും (യാഥാസ്ഥിക ഗവണ്മെന്റ് തന്നെ) ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. 2019 ലെ തെരെഞ്ഞെടുപ്പിൽ ലേബർ പാർട്ടി ഉയർത്തിയ റയിൽവെയുടെ പുനർഭേദസാൽക്കരണം എന്ന മുദ്രാവാക്യത്തിന് നല്ലജനപിന്തുണ ലഭിച്ചതായാണ് വിലയിരുത്തൽ. അതു കൂടി ഒരു പക്ഷെ ട്രെയിൻ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് കമ്പനികൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ പ്രേരകമായിരുന്നിരിക്കും. എന്തായാലും റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിന്റെ ബ്രിട്ടീഷ് അനുഭവം സമ്പൂർണ്ണ പരാജയത്തിന്റേതാണ്. വടക്കൻ അയർലണ്ടിൽ റെയിൽവേ 1940 തന്നെ ഭേദസാൽക്കരിക്കപ്പെട്ടതാണ്. ഇന്നും അതേ നിലയിൽ തുടരുന്നു. ഓസ്ട്രേലിയൻ അനുഭവവും സമാനമാണ്. ബ്രിട്ടനിലെയും ഓസ്ട്രേലിയയിലെയും റെയിൽ അപകടങ്ങളെപ്പറ്റി പരിശോധിക്കാൻ നിയോഗിക്കപ്പെട്ട കമ്മിറ്റികൾ, അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾ, ട്രാക്ക് എന്നിവക്കായുള്ള നടത്തിപ്പിൽ വിവിധ കമ്പനികൾ തമ്മിലുള്ള ഏകോപനക്കുറവാണ് മുഖ്യകാരണം എന്നാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കപ്പെട്ടത്. സുരക്ഷയുടെ ചിലവിൽ ഓരോ കമ്പനിയും പരമാവധി ലാഭമുണ്ടാക്കാൻനോക്കി.

അർജന്റീനയിലാകട്ടെ സ്വകാര്യകമ്പനികൾ റെയിൽവേ ശൃംഖല അതിന്റെ നാലിൽ ഒന്നായി വെട്ടിച്ചുരുക്കുകയും പല ലൈനുകളും അടച്ചു പൂട്ടപ്പെടുകയോ, ഉപേക്ഷിക്കപ്പെടുകയോ ചെയ്തു. സേവനനിലവാരവും യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണവും കുത്തനെ കുറഞ്ഞു. 70000 പേരുടെ തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടു. 793 റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകൾ അടക്കപ്പെട്ടു. റെയിൽവേയെ ആശ്രയിച്ചിരുന്ന പല ഗ്രാമ ഗതരങ്ങളും ഉപേക്ഷിക്കപ്പെട്ടു പ്രേതഭൂമി പോലെയായി മാറി. അവസാനം 2015 ൽ റയിൽവേ ലൈനുകളുടെയും സർവീസുകളുടെയും സമ്പൂർണ്ണ ഭേദസാൽക്കരണം പ്രഖ്യാപിക്കാൻ ഗവണ്മെന്റ് നിർബന്ധിതമായി. ഇന്നവിടെ വൻതോതിൽ ഗവണ്മെന്റ് നിക്ഷേപം നടത്തി റെയിൽവേ പുനർനിർമിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

### ഇൻഡ്യൻ അനുഭവം

നമുക്ക് നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ അനുഭവം തന്നെ എടുക്കുക .ഡൽഹി മെട്രോ - എയർപോർട്ട് ലൈനിൽ റോളിങ്സ്റ്റോക്ക്, എലൈക്ട്രിഫിക്കേഷൻ

ഷൻ, സിഗ്നലിങ് എന്നിവക്ക് റിലൈൻസ് നിക്ഷേപം നടത്തുകയും ലൈൻ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നതു കണ്ടപ്പോൾ അവർ ഉപേക്ഷിച്ചു പോയി. ഡെൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ അതേറ്റെടുത്തു ഇപ്പോഴും നടത്തുന്നു. മുംബൈയിൽ റീലിൻസ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ മുംബൈ മെട്രോ ലൈൻ 1, 11 KM ഉയർന്ന ഭാഗം പൂർത്തിയാക്കാൻ 7 വർഷമെടുത്തു. വൻ ചാർജ് ആണ് ഈടാക്കുന്നത്. എന്നിട്ടും വൻ നഷ്ടത്തിലാണെന്നാണ് അവർ പറയുന്നത്

### സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ

ബിജെപി ഗവണ്മെന്റ് സ്വകാര്യ ട്രെയിനുകൾ ഓടിക്കുന്നതിനുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. 35 വർഷമാണ് കാലാവധി. ജനങ്ങളുടെ പണവും അധ്വാനവും കൊണ്ട് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ട്രാക്കുകളും സിഗ്നലിങ്ങും മറ്റ് അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളും അവർ ഉപയോഗപ്പെടുത്തും. ടിക്കറ്റ് ബുക്ക് ചെയ്യുന്നതിന് റെയിൽവേയുടെ റിസർവേഷൻ സംവിധാനം ഉപയോഗപ്പെടുത്താം. സ്വകാര്യ ട്രെയിനുകളുടെ സുരക്ഷാ കാര്യങ്ങൾ ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ നോക്കും. ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേയുടെ ലോക്കോപെലറ്റും ഗാർഡും വണ്ടികളോടിക്കൂടും അതിനു ഹാജർ ചാർജും ഊർജ്ജ ചാർജും നൽകണം. ലേല നടപടികളിലൂടെ തീരുമാനിക്കുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വരുമാനത്തിന്റെ ഒരുഭാഗം റെയിൽവേയ്ക്കു നൽകണം. ഒന്നും ഡെപ്പോസിറ്റ് ആയി നൽകേണ്ടതില്ല. സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ ട്രെയിനുകൾക്കു ആവിശ്യമായ നിക്ഷേപം നടത്തണം. സാമ്പത്തിക വിനിമയം, പരിപാലനം എന്നിവക്ക് ഉത്തരവാദിത്തം വഹിക്കണം. നിലവിലുള്ള റിപ്പയർ ഡിപ്പോകളുടെ മെച്ചപ്പെടുത്തലിനോ, പുതിയ, പരിപാലന ഷെഡ്യൂൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനോ ഉള്ള സ്ഥലം റെയിൽവേ അനുവദിക്കുന്നതാണ്. പരിപാലനത്തിനുള്ള ഉപകരണങ്ങൾ, തൊഴിൽശക്തി എന്നിവ ആവശ്യാനുസരണം സ്വകാര്യകമ്പനികൾ ഏർപ്പെടുത്തണം

വിവേചന രഹിതവും സമ അവസരത്തോട് കൂടിയതുമായ പ്രവർത്തനം സ്വകാര്യ ട്രെയിനുകൾക്കു വിവേചനരഹിതമായ പ്രവർത്തനം റെ

യിൽവേ ഉറപ്പാക്കും

ഒരു സ്റ്റേഷനിൽ നിന്ന് ഒരു സ്വകാര്യ ട്രെയിൻ പുറപ്പെടുന്ന പക്ഷം അതെ നൂട്ടിൽ സമാനമായ ട്രെയിൻ സ്വകാര്യ പുറപ്പെടുന്ന സ്റ്റേഷനിൽ നിന്ന് അടുത്ത 60 മിനിറ്റിനുള്ളിൽ പുറപ്പെടുന്നില്ലെന്നു ഗവണ്മെന്റ് ഉറപ്പുവരുത്തും. അത് പ്രൈവറ്റ് ട്രെയിനിൽ നിന്ന് മറ്റു ട്രെയിനുകളിലേക്കു യാത്രക്കാരെ നഷ്ടപ്പെടുന്നത് ഒഴിവാക്കുകയും സ്വകാര്യ ട്രെയിനിന്റെ ശേഷി പൂർണ്ണമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സഹായിക്കുകയും ചെയ്യും. യാത്രക്കാർക്ക് ഒന്നുകിൽ ഉയർന്ന ചാർജ് കൊടുത്തു സ്വകാര്യ ട്രെയിനിൽ യാത്ര ചെയ്യുകയോ അടുത്ത ഒരു മണിക്കൂർ സമയം ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേയുടെ ട്രെയിനിന് വേണ്ടി കാത്തിരിക്കുകയോ ചെയ്യാം. സർവീസിന് ഉറപ്പുണ്ടാകില്ല. മറ്റൊരു നൂട്ടിലേക്കു ആവിശ്യമുള്ളപക്ഷം സ്വകാര്യ ട്രെയിൻ വഴിതിരിച്ചു വിടാവുന്നതാണ് നിശ്ചിത നൂട്ടിൽ ബുക്ക് ചെയ്ത യാത്രക്കാർ കാത്തിരിക്കേണ്ടിവരും. സമയനഷ്ടം മാത്രമല്ല കൂടുതലായ ചിലവിനും അതിടയാക്കും. യാത്രക്കാർ കൂടുംബസഹിതമാണെങ്കിൽ അവർ നൂറു വാടകക്ക് എടുക്കേണ്ടിവരും. റെയിൽവേ ലീസിനു കൊടുത്ത ഭൂമിയിൽ സ്റ്റേഷൻ കോംപ്ലക്സിൽ തന്നെ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ നിർമിച്ച ഹോട്ടലുകൾ ഉണ്ടായിരിക്കും. ഒരു പക്ഷെ ഇതെല്ലാം പരസ്പരം ബന്ധപ്പെട്ട കമ്പനികളുടെ ഉടമസ്ഥതയിൽ ഉള്ള കമ്പനികൾ ആകാനും സാദ്ധ്യതകൾ ഉണ്ട്.

### റെയിൽവേ ജനങ്ങളുടെ സ്വത്ത്

ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ തൊഴിലാളികളുടെ കഠിനമായ അധ്വാനം കൊണ്ടും ജനങ്ങളുടെ നികുതി പണവും കൊണ്ട് ജനങ്ങൾക്ക് അവകാശപ്പെട്ട ഭൂമിയിൽ പടുത്തുയർത്തപ്പെട്ടതാണ്. റെയിൽവേ നിർമാണത്തിനിടെ പതിനായിരക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികൾ പകർച്ചവ്യാധികളോടും പ്രതികൂലമായ കാലാവസ്ഥയോടും ഭൂപ്രകൃതിയോടും മല്ലിട്ടും ബ്രിട്ടീഷ് അധികാരികളുടെ നിഷ്പൂരമായ ചൂഷണത്തിനടിപ്പെട്ടും അപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ടും കുലികിട്ടാതെ പട്ടിണി കിടന്നും മരണപ്പെട്ട കഥ ഒരു ബ്രിട്ടീഷ് എഞ്ചിനീയർ ആയ ജോൺ കെ വേർ 1990 ൽ പ്രസിദ്ധീകരിച്ച ബിൽഡിംഗ് ഓഫ് റെയിൽവേ

സ് ഇൻ രാജ് എന്ന പുസ്തകത്തിൽ വിവരിച്ചിട്ടുണ്ട്

ഇന്നും റെയിൽ സുരക്ഷയ്ക്കായി വർഷം തോറും ആയിരക്കണക്കിന് ജീവനക്കാർ തൊഴിൽ അപകടങ്ങളിൽ പെട്ട് മരണപ്പെടുന്നു എന്ന് അനിൽ കാകോട്കർ കമ്മിറ്റി സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്. രാജ്യത്തെ തൊഴിലാളികൾക്കും സാദാരണക്കാർക്കും സമ്പദ്ഘടനയുടെയും രാജ്യരക്ഷയുടെയും താല്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ളതാണ് ഇൻഡ്യൻ റെയിൽവേ. ഏതൊരു തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ഗവണ്മെന്റും അതിന്റെ പൗരന്മാർക്കു എത്രയും കുറഞ്ഞ ചിലവിൽ ലഭ്യമാക്കേണ്ട സേവനങ്ങളിൽ മുഖ്യമായ ഒന്നാണ് ഗതാഗതം. പ്രത്യേകിച്ച് റെയിൽവേ. അത് ലാഭസ്രോതസ്സു ആയി കരുതാൻ പാടുള്ളതല്ല. സ്വകാര്യ കോർപ്പറേറ്റുകൾക്കു ലാഭം കൊയ്യാനുള്ള ഒന്നായി രാഷ്ട്രത്തിന്റെ പാരമ്പര്യ സ്വത്തായ റെയിൽവേയെ അങ്ങനെ വിട്ടുകൊടുക്കാൻ നാം അനുവദിച്ചു കൂടാ. നാം ഇന്ത്യൻ ജനത, തൊഴിലാളിവർഗം - ബിജെപി ഗവണ്മെന്റിന്റെ ഈ ദേശവിരുദ്ധ ഗുഡ്ഡോലനയോടു നിശബ്ദ കാണികളായി നില്ക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. നിൽക്കുകയുമില്ല. ഒറ്റക്കെട്ടായി ഇതിനെതിരെ പോരാടും. ഇതിനെ എന്ന് വിലകൊടുത്തും പ്രതിരോധിക്കും. രാജ്യത്തെ തൊഴിലാളി വർഗത്തെ ഒന്നായി അണിനിരത്തി റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനെതിരായ സമരത്തിൽ ഒന്നുചേരാൻ റെയിൽവേ തൊഴിലാളികളെ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന സംഘടനകളടക്കം എല്ലാ ട്രേഡ് യൂണിയൻ പ്രസ്ഥാനങ്ങളോടും സി.ഐ.ടി.യു അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയെ രക്ഷിക്കാൻ ഈ നീചമായ പ്രവർത്തിയെ ഐക്യത്തോടെയും എല്ലാ ശക്തിയോടെയും എതിർത്ത് തോൽപ്പിക്കാൻ അഫിലിയേഷൻ ദേദമെന്റേ രാജ്യത്തെ തൊഴിലാളികളോട് സി.ഐ.ടി.യു ആവശ്യപ്പെടുന്നു. ഉൾപ്പെടെ സമര പാരമ്പര്യമുള്ള റെയിൽവേ തൊഴിലാളികൾ ഈ സമരത്തിന്റെ നായകസ്ഥാനം വഹിക്കുക എന്നത് സുപ്രധാനമാണ്. സി.ഐ.ടി.യു. അത്തരം സമരങ്ങൾക്ക് പൂർണ്ണപിന്തുണയും ഐക്യദാർഢ്യവും ഉറപ്പുനൽകുന്നു

സി.ഐ.ടി.യു. റെയിൽവേ സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിനെതിരായ സമരത്തിൽ അണിചേരാൻ രാജ്യത്തെ മുഴുവൻ തൊഴിലാളിവർഗ്ഗത്തെയും അ

ധ്യാനിക്കുന്ന എല്ലാ ജനവിഭാഗങ്ങളെയും പുരോഗമന-ദേശഭക്ത ജനങ്ങളെയും ആഹ്വാനം ചെയ്യുന്നു. എന്നാൽ റെയിൽവേ മാത്രമല്ല ആരോഗ്യരക്ഷ വിദ്യാഭ്യാസം, ഗതാഗതം, ആശയവിനിമയം, ബാങ്കിങ് ഇൻഷുറൻസ് തുടങ്ങി രാജ്യത്തെ മുഴുവൻ പൊതുമേഖലകളെയും പൊതുസേവനങ്ങളെയും ശക്തമായ ജനകീയ പ്രസ്ഥാനം വഴി സംരക്ഷിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കട്ടെ. രാജ്യത്തിന്റെയും ജനങ്ങളുടെയും താല്പര്യങ്ങളെ നാടനും വിദേശീയവുമായ വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾക്കു പണയം വെക്കുന്നതിനുള്ള ബിജെപി ഗവണ്മെന്റിന്റെ നീക്കങ്ങൾക്കു നേരെ ചുവപ്പുകൊടി കാട്ടി നിർത്തേണ്ടതുണ്ട്. അത്തരം വിനാശകരമായ നയങ്ങൾക്ക് മൂലകാരണമായ നിയോ ലിബറലിസത്തെ പിന്നോട്ടിടിക്കുകയും മാറ്റിസ്ഥാപിക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളും തൊഴിലാളിവർഗവും ദേശവിരുദ്ധമായ ബിജെപി ഗവണ്മെന്റിനു ഒരു ശക്തമായ സന്ദേശം നൽകേണ്ടതുണ്ട്. രാജ്യം വില്പനക്കുള്ളതല്ല, ഞങ്ങൾ അതനുവദിക്കുകയില്ല. സുനിശ്ചയം.

\*\*\*\*\*



വാലിക്കുക,  
വരിക്കാരാവുക

**സി.ഐ.ടി.യു.  
സന്ദേശം**

സിഐടിയു സംസ്ഥാന കമ്മിറ്റി പ്രസിദ്ധീകരണം