

## दिनांक : 21.11.2019 को प्रेम समूह की तृतीय बैठक का कार्यवृत्त ।

श्री एल.सी.त्रिवेदी, महाप्रबंधक सह अध्यक्ष :-

प्रेम समूह के अपने अध्यक्षीय संबोधन में महाप्रबंधक महोदय ने कहा कि पूरे देश में रेलवे की लोडिंग में कमी आई है इसके लिए जरूरी है कि रोडवेज की तुलना में हमारा इंफ्रास्ट्रक्चर मजबूत होने चाहिए। रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर में सुधार हेतु लगभग 50 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है और यदि हम वर्तमान में उपलब्ध राशि प्रति वर्ष 1.5 लाख करोड़ रुपये खर्च करेंगे तो इसे पुरा करने में लगभग 30 वर्ष लग जायेंगे। यह हमारे देश को विश्व के राष्ट्रों के समक्ष प्रथम पंक्ति में खड़ा करने के लिए इतने समय तक इंतजार नहीं कर सकते। ऐसी स्थिति में सवाल यह है कि इतना पैसा उगाही का क्या तरीका हो ? एक तरीका यह हो सकता है कि रेलवे का कॉरपोरेशन किया जाय ताकि स्वामित्व को बरकरार रखते हुए हमें मार्केट से पैसा लाने में यह कॉरपोरेशन ताकत बन सके। दूसरी विविध आय को बढ़ाया जाय जो काफी नहीं है।

इस समय रेल की माली हालत ठीक नहीं है, क्योंकि रेल की आय एवं खर्च में 30 हजार करोड़ रुपये का अंतर है। एक तरफ हम अपने रेल कर्मियों की सभी सुविधाओं को बरकरार रखते हुए इतने बड़े अंतर को भरना है। इसे पूरा करने के लिए एक ज्वलंत उदाहरण के रूप में निजी एजेंसियों द्वारा तेजस के परिचालन के संबंध में सार्थक सुझाव हेतु चर्चा का मुद्दा रखा गया है जिसे इस नजरिये से देखा जाय कि यह नहीं हो तो क्या हो ? सभी यूनियन एवं एशोसिएसन से आय में वृद्धि एवं खर्च में कमी करने हेतु सुझाव आमंत्रित है। बैठक के अंत में उन्होंने कहा कि हमें समय के अनुसार अपने आपको सापेक्ष बनाना होगा । परिवर्तन के अनुसार बदलना होगा। “Survival of the fittest” यही प्रकृति का नियम है इसे ध्यान में रखना होगा।

क्र.सं.	मद	अभियुक्ति
1.0	<b>श्री विश्व मोहन सिंह, अध्यक्ष, ईसीआरकेयू</b>	
1.1	तेजस में सारा इंफ्रास्ट्रक्चर हमारे लग रहे हैं केवल कॉमर्शियल हैंडलिंग उनके जिम्मे है इससे हमारी आय प्रभावित होगी क्योंकि इससे अन्य ट्रेनों की समय पाबंदी के कारण यात्री प्रभावित होंगे और वे यात्रा के अन्य साधनों की ओर आकर्षित होंगे। अतः इस पर गौर करने की आवश्यकता है।	प्रमुवाप्र प्रमुपरिप्र
1.2	टेंडर होने के बाद ट्रैक मॅटेनेंस/सीटीआर के काम में रेल कर्मचारी एवं प्राइवेट एजेंसी दोनों को ही वेतन/भत्ते दिये जा रहे है जबकि रेल कर्मचारी को उक्त टेंडर के कार्यों से अलग किसी अन्य कार्यों में लगाया जाना चाहिए।	प्रमुइं
1.3	एक ही प्रकृति के कार्य में प्राइवेट और रेल दोनों को शामिल नहीं किया जाना चाहिए उदाहरणार्थ हम मिट्टी का कार्य प्राइवेट एजेंसी को देते हैं और ड्रेसिंग का कार्य खुद करते हैं ऐसा नहीं होना चाहिए।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष

क्र.सं.	मद	अभियुक्ति
1.4	तेजस का परिचालन कर केवल मुनाफा लेने का कार्य किया जा रहा है अतः रेल हित में इसे बंद कर इस तरह की व्यस्था हम खुद करके मुनाफा कमा सकते हैं।	
1.5	तेजस ट्रेन के परिचालन में प्राईवेट कंपनी की कितनी भागीदारी होगी यह स्पष्ट नहीं है अतः यह स्पष्ट होनी चाहिए।	
1.6	तेजस एवं अन्य प्राईवेट कंपनी अथवा पार्टी द्वारा जो रेलवे में काम कराए जा रहे हैं इससे क्या हानि अथवा लाभ हुआ इसपर भी ध्यान देने की जरूरत है।	
2.0	<b>श्री एस.एन.पी.श्रीवास्तव, महासचिव/ईसीआरकेयू</b>	
2.1	आउटसोर्सिंग में कर्मचारियों को बहुत कम वेतन दिया जाता है जिससे उसके जीवन यापन प्रभावित होता है अतः समान काम के लिए समान वेतन लागू होना चाहिए।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
2.2	कौन सा काम एजेंसी करेगा और कौन सा काम कर्मचारियों द्वारा किया जायगा। यह स्पष्ट होना चाहिए।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
2.3	आउटसोर्सिंग के एग्रीमेंट की कॉपी यूनियन के पास भी होना चाहिए एवं संबंधित विभाग में प्रदर्शित होना चाहिए।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
2.4	रेलवे के खर्च में कमी और आय में वृद्धि के संबंध में लैण्ड लाईन टेलीफोन (बीएसएनएल) को सरेंडर करने पर गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए। इस संबंध में मैं अपना प्रेम ग्रुप द्वारा दिए गए आवासीय लैंड लाईन (बीएसएनएल) को सरेंडर करने पर विचार कर रहा हूं।	ईसीआरकेयू प्रमुसिदूइं
2.5	विगत 10 वर्षों में रोडवेज का किराया काफी बढ़ गया है लेकिन क्या कारण है कि हमारे रेलवे का किराया नहीं बढ़ रहा है जबकि रेलवे में यात्री सुविधा प्राईवेट की तुलना में बेहतर है। अतः रेलवे में किराया बढ़ाया जाना चाहिए। वैसे भी यह अन्याय है कि तेजस का भाड़ा चार गुणा और उसकी तुलना में अपनी रेल का भाड़ा ही नहीं बढ़े।	
2.6	सरकार द्वारा यह स्पष्ट किया जाना चाहिए कि रेल प्राईवेट होगा या नहीं क्योंकि यह स्पष्ट नहीं किया जा रहा है। रेलवे से बाहर लोगों को कहा जाता है कि रेलवे का निजीकरण नहीं होगा लेकिन रेलवे के अंदर निजीकरण के भविष्य को महसूस किया जा रहा है।	
2.7	रेल में पैसा कमाने के बहुत सारे तरीके हैं जिससे रेल की स्थिति बेहतर हो सकती है लेकिन यह बहुत दुःख के साथ कहना पड़ रहा है इसे बदनाम करने की कोशिश की जा रही है जबकि हमारे रेल अधिकारी एवं कर्मचारी समर्पित एवं हर चुनौतियों का सामना करने के लिए तैयार रहते हैं। अतः इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।	
2.8	यदि रेल प्रशासन चाहे तो प्रत्येक ट्रेन को तेजस की तरह सुविधा युक्त किया जाय और उसे समय से चलाया जाय तो हमारी सभी ट्रेन तेजस से कम नहीं हो सकता है। अतः इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।	

क्र.सं.	मद	अभियुक्ति
3.0	<b>श्री डी.के.पांडेय, अपर महासचिव/ ईसीआरकेयू</b>	
3.1	जहां भी रेलवे की भूमि का अनधिकृत कब्जा किया गया है उसे मुक्त कराया जाना चाहिए।	प्रमुइं,प्रमुसुआ
3.2	रेलवे की वर्तमान स्थिति काफी चिंता का विषय है और यह एक ज्वलंत समस्या भी है। इसी परिपेक्ष में रेलवे की भूमि का वाणिज्यिक प्रयोग किया जाना चाहिए तथा इसके लिए एक विशिष्ट योजना बनाई जाय। जिससे रेल राजस्व में वृद्धि हो एवं बेरोजगारी दूर करने में सहायक हो।	प्रमुइं,प्रमुवाप्र
3.3	रेलवे के खाली पड़ी जमीन का योजनाबद्ध तरीके से सदुपयोग होना चाहिए ताकि रेल की आय में वृद्धि हो सके।	प्रमुइं,प्रमुवाप्र
3.4	तेजस गाड़ी के संबंध में क्लास -। एवं क्लास -।। अधिकारियों के एशोसिएशन का भी मंतव्य आना चाहिए।	
4.0	<b>श्री एस.एस.डी.मिश्रा, सहायक सचिव/ईसीआरकेयू</b>	
4.1	रेलवे में भाड़ा एक बार में नहीं बल्कि पेट्रोल दर की तरह धीरे धीरे बढ़ाया जाना चाहिए ताकि यात्री को बढी हुई रेल भाड़े का कोई एहसास ना हो सके।	प्रमुवाप्र
4.2	प्राइवेट ट्रांसपोर्ट की तुलना में हमारे रेलवे का भाडा काफी कम है अतः इसे तुलनात्मक रूप से बढ़ाने की आवश्यकता है।	प्रमुवाप्र
4.3	हमें देखना चाहिए कि जिन ट्रेनों में डायनामिक फेयर सिस्टम है उनमें सीटें भर रहे है या नहीं।	प्रमुवाप्र
4.4	पहले रेलवे को लोकोपयोगी संस्था माना जाता था लेकिन वर्तमान परिपेक्ष में यह अंतर करना मुश्किल हो गया है कि यह संस्थान प्राइवेट है या सरकारी अतः अंतर स्पष्ट होना चाहिए।	
5.0	<b>श्री दिनेश शर्मा, जोनल महासचिव/ओबीसी एशो.</b>	
5.1	रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर भवन बनाकर रेल कर्मचारियों को बेच दिया जाय अथवा खाली पड़े जमीन को रेलवे के रिटायर्ड कर्मचारियों को प्रयोग हेतु दे दिया जाय जिससे रेल राजस्व में वृद्धि हो सके।	प्रमुइं,प्रमुकाधि
5.2	कुछ ट्रेनों के किराये में वृद्धि की जानी चाहिए जिससे रेल राजस्व में वृद्धि हो सके।	प्रमुवाप्र
5.3	दिल्ली मेट्रो के निजीकरण से एक सबक लिया जा सकता है कि एयरवेज लाईन पर उसे जब फायदा नहीं हुआ तो 3000 करोड़ रूपये दिल्ली मेट्रो पर दावा भी ठोक दिया। स्वर्ण चतुर्भुज लाइनों पर तेजस जैसी ट्रेनों का चलाने की सहमति न दी जाय इससे पूरे देश को हानि होगी।	

क्र.सं.	मद	अभियुक्ति
5.4	तेजस की तरह हम भी ट्रेनें चला सकते हैं और अच्छा अर्निंग दे सकते हैं केवल कुछ वालंटियर्स को छोड़कर सारी मैनेजमेंट तो रेलवे की ही हैं ।	
5.5	तेजस ट्रेन यदि दुर्भाग्यवश दुर्घटनाग्रस्त हो जाय तो क्षतिपूर्ति कौन करेगा ? यह स्पष्ट होना चाहिए ।	
<b>6.0</b>	<b>श्री प्रभात रंजन सिंह, महासचिव / ईसीआरपीओए</b>	
6.1	ऑपरेटिंग खर्चों को कम करना और आय को बढ़ाना ; इस पर ध्यान देने से हमारी रेलवे की वित्तीय व्यवस्था में सुधार किया जा सकता है ।	प्रमुपरिप्र
6.2	जो हमारी पापुलर ट्रेनें हैं उसका समुचित उपयोग अच्छे कार्य व्यवस्था के साथ किया जाय ।	प्रमुपरिप्र
6.3	प्राइवेट एजेंसियों के कार्य में पारदर्शिता हो , उसके कार्य से संबंधित डिस्पले बोर्ड भी हो इस संबंध में रेलवे बोर्ड के गाईड लाईन को भी ध्यान में रखा जाय ।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
6.4	हमारा एशोसिएशन भविष्य में तेजस जैसी ट्रेनों के परिचालन हेतु प्रयोग का विरोधी है अतः आगे इस ऐसी ट्रेनों का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए ।	
6.5	तेजस एक शुरुआत है जो रेल को निजीकरण एवं निगमीकरण की ओर ले जा रही है जिसका दूरगामी दुष्परिणाम होंगे जो हमारे संगठन के लिए हितकर नहीं है। अतः इस पर ध्यान देने की जरूरत है ।	
<b>7.0</b>	<b>श्री सन्नी सिंहा, महासचिव / ईसीआरओए</b>	
7.1	हम सबों को अपने आप को इंप्रुव करने की जरूरत है ताकि इस पहलु की जरूरत ही न पड़े ।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
7.2	हम इस अनुठे प्रयास के पक्ष में हैं और इसका स्वागत होना चाहिए ।	
7.3	हमारी भारतीय रेल एक विवशता की दौर से गुजर रही है और इसी के फलस्वरूप शायद तेजस को चलाना एक प्रयोग के तौर पर इस दौर से निकलने का एक प्रयास हो सकता है अतः इसका पोजिटिव पहलु को भी देखा जाना चाहिए ।	
<b>8.0</b>	<b>श्री सलिल झा , प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक</b>	
8.1	कॉरपोरेट बनाकर कॉरपोरेट को बेचना ठीक नहीं है। कॉनकोर के साथ ऐसा हुआ है ,आगे आई आर सी टी सी या अन्य के साथ भी हो सकता है ।	
8.2	तेजस के संबंध में यह कहा जा रहा है कि गाड़ी लेट पहुंचने पर कम्पनशेसन दिया जायगा लेकिन फॉग के समय क्या किया जायगा यह कहीं स्पष्ट नहीं है अतः इस संबंध में स्थिति स्पष्ट होनी चाहिए ।	

क्र.सं.	मद	अभियुक्ति
<b>9.0</b>	<b>श्री एस.एन.सिंहा, प्रधान मुख्य यांत्रिक इंजीनियर</b>	
9.1	हमारे स्टाफ की प्रोडक्टिविटी कम है तथा स्टाफ कास्ट ज्यादा है इसमें सुधार की आवश्यकता है। इसे ठीक करना चाहिए।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
9.2	स्टाफ प्रोडक्टिविटी को बढ़ाने के लिए स्टाफ में मल्टी स्कीलिंग लाना जरूरी है अतः इसे देखना जरूरी है।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
9.3	आउटसोर्सिंग के काम यदि हम करते हैं तो प्रोडक्टिविटी बढ़ाने में सफलता मिल सकती है अतः हमें इस दिशा में कार्य करने की जरूरत है।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
<b>10.0</b>	<b>श्री ध्रुव सिंह, प्रधान वित्त सलाहकार</b>	
10.1	यह जरूरी नहीं कि जहां निजीकरण हुआ है वहां प्रोडक्शन बढ़े हैं, अतः हम निजीकरण के बजाय अपनी कार्यकुशलता को बढ़ायें।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
<b>11.0</b>	<b>श्री एन.पी.सिंहा, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक</b>	
11.1	हमें घाटा को पुरा करने के लिए नये बिजनेस मॉडल को लाना होगा ताकि फिर से हम अपने आपको खड़ा कर सकें।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
11.2	मांग के अनुसार व्यापार को बढ़ाना पड़ेगा इसके लिए हमें समय के अनुसार अपने आपको बदल कर सक्षम साबित करना होगा।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
<b>12.0</b>	<b>श्री राजेश कुमार, प्रधान मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर</b>	
12.1	आज का जो समय है वह बिल्कुल कंज्युमर ड्रिवेन है, उपभोक्ता को अच्छी सर्विस और अच्छी से अच्छी प्रोडक्ट चाहिए। अतः सुधार की जरूरत है चाहे जिस माध्यम से हो इस संबंध में तेजस एक एक्सपेरिमेंट है क्योंकि सारा इन्फ्रास्ट्रक्चर रेल के ही पास है। अतः हमें उपभोक्ताओं को यह सब करके अपने आपको सक्षम साबित करने की जरूरत है।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
<b>13.0</b>	<b>श्री ब्रजेश कुमार, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/उत्तर</b>	
13.1	हम सबों को वर्क कल्चर चेंज करना होगा ताकि स्टाफ कॉस्ट कम हो सके।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
13.2	कम्पनशेसन देना है तो उस रूट पर जितनी भी गाड़ियां चल रही है उन सभी गाड़ियों के यात्रियों को दिया जाना चाहिए।	
<b>14.0</b>	<b>डॉ.आर.एन.राय, प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक</b>	
14.1	हमें अपनी कार्यप्रणाली में बदलाव लानी होगी।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष

क्र.सं.	मद	अभियुक्ति
15.0	श्री अरूण कुमार शर्मा, अपर महाप्रबंधक	
15.1	जहां तक कास्ट कटिंग की बात है तो सबसे बड़ी कास्ट कटिंग हमारे कर्मचारियों की आती है अतः मल्टी स्कीलिंग आज के समय की पुकार है उदाहरणार्थ कोचिंग में ही देखें तो एक ही काम करने के लिए चार तरह के स्टाफ हैं जिसे कम किया जा सकता है। इस तरह के आईडियाज को हर विभाग में लाने होंगे और कास्ट कटिंग करके हम प्राईवेट कंपीटिशन में सक्षम हो सकते हैं।	सभी प्रधान विभागाध्यक्ष
15.2	स्वर्ण शताब्दी एवं लखनऊ-दिल्ली तेजस में भी डायनामिक फेयर में चल रही है जिसका चेयर कार भाड़ा 1200रु है और तेजस का किराया 2100रु है जबकि तेजस में 120 सीटें खाली हैं जबकि स्वर्ण शताब्दी में एक भी सीट खाली नहीं है अतः जिसकी मजबूरी होगी वही जायेगा। अतः हम यदि क्वालिटी सर्विसेज देते हैं तो हमारी ट्रेनें चलेंगी	

\*\*\*\*